

Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze

Ústav translatologie

Bakalářská práce

Zuzana Kofroňová

Komentovaný překlad: *Guide de manœuvre* (Éric Tabarly, Luçon:
Éditions Le Télégramme, 2008)

Commented translation: *Guide de manœuvre* (Éric Tabarly, Luçon:
Éditions Le Télégramme, 2008)

Praha, 2011

Vedoucí práce: PhDr. Šárka Belisová

Chtěla bych poděkovat vedoucí práce PhDr. Šárce Belisové za velmi cenné rady a za její čas, který mi věnovala během svých konzultací. Také velmi děkuji Bc. Janu Korábovi za pomoc při překladu odborných termínů a Mgr., MUDr. Igoru Píňosovi, CSc. za odborné konzultace z oblasti jachtingu. Ráda bych také poděkovala Jeffu Bardovi, který mi pomohl k porozumění některých francouzských výrazů.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne

Zuzana Kofroňová

Anotace

Tato bakalářská práce se skládá ze dvou hlavních částí – překladu a komentáře. Jedná se o překlad 3 kapitol francouzské jachtařské příručky *Guide de manœuvre*. (Vyvázání k nábreží nebo k jiné lodi, Kotvení a Manévr muž přes palubu). V překladu jsem se pokusila zachovat hlavní funkci originálního textu - informovat a poučit čtenáře.

Druhou částí je komentář k překladu, který se věnuje překladatelské analýze originálního textu, typologii překladatelských problémů a metod jejich řešení. V překladatelské analýze popisuji výchozí text z hlediska faktorů, které jej ovlivňují. V části, jež se věnuje překladatelským problémům, se zaměřuji na ty, se kterými jsem se při překládání potýkala a jakým způsobem jsem je řešila. V závěru zmiňuji, jaké překladatelské metody jsem použila.

Klíčová slova

Komentovaný překlad, jachting, překladatelská analýza, metoda překladu, transpozice, modalita, intelektualizace textu, generalizace, koncentrace a diluce.

Synopsis

The thesis consists of two main parts- translation and its commentary. It is a translation of 3 chapters of a French yachtsmen guide *Guide de manœuvre* (Wharf mooring or double moor to another boat, Anchoring and Man overboard maneuver). In my translation, I tried to preserve the major function of the original text – to inform and instruct the reader.

The second part of the work is a commentary of the translation which is focused on translation analysis of the original text, typology of translation problems and the methods of the translation. In the translation analysis I describe the original text with the factors affecting the text. Then I focus on the translation problems I dealt with and how they were solved. In the conclusion, I describe the translations methods I used.

Key words

Commented translation, yachting, translation analysis, methods of translation, transposition, modality, intellectualisation of the text, generalization, concentration and dilution.

OBSAH

PŘEKLAD.....	5
KOMENTÁŘ	24
1. Úvod.....	25
2. Překladatelská analýza originálu.....	26
2.1. Kontext originálu a překladu	26
2.2. Postoj autora a expresivnost	27
2.3. Funkce textu a styl	28
2.4. Výstavba textu	29
2.5. Lexikální charakteristika	30
3. Typologie překladatelských problémů	31
3.1. Rozdíly mezi francouzštinou a češtinou	31
3.2. Lexikální problémy	33
3.3. Syntaktické problémy	34
4. Metody řešení překladatelských problémů.....	35
4.1. Intelektualizace překladu	35
4.2. Syntaktická a slovnědruhová transpozice.....	36
4.3. Koncentrace a diluce.....	37
4.4. Generalizace.....	38
5. Typologie posunů.....	39
6. Závěr	41
BIBLIOGRAFIE.....	42
PŘÍLOHA.....	44

PŘEKLAD

UVÁZÁNÍ K NÁBŘEŽÍ NEBO K JINÉ LODI

Vyvázání k nábreží

Lod' drží dobře na místě uvázána lany, která mají přesná označení:

- a) Před'ové vyvazovací lano směřuje z předě lodi nejvíce dopředu. Zád'ové vyvazovací lano směřuje ze zádě lodi nejvíce dozadu.
- b) Breast line jsou kratší lana vycházející z předě a ze zádě kolmo k lodi a k nábreží.
- c) Přední a zadní spring jsou lana, která vycházejí jedno zepředu dozadu a druhé zezadu dopředu.

Je zřejmé, že když jsou lana takto uvázána a když pracují spolu dvě a dvě (ta, která lodi zabraňují pohybovat se dopředu a ta, která znemožňují lodi couvat), je lod' ukotvena k nábreží a nemůže ani couvat, ani se pohybovat dopředu a zůstává rovnoběžně s nábrežím. To je klasický teoretický způsob vyvazování, ale často se nepoužívá všech šest lan. Tento systém je vhodný v případě přistání k nábreží bez větších slapových jevů, nebo podél plovoucího pontonu, který s přílivem a odlivem stoupá a klesá. Když se přistává u nábreží, kde je výrazný skok přílivu, je třeba upevnit vyvazovací lana podle toho, jak se mění hloubka moře. V tomto případě se často vynechají breast line. Springy a před'ová a zád'ová vyvazovací lana se nechají velmi dlouhá, a to tak, aby lod' mohla stoupat a klesat podél pontonu, aniž by se lana musela převazovat. Když vítr vane od nábreží, není tento systém výhodný. Lod' se totiž od břehu vzdálí příliš, a pak nebude možné na ní nastupovat a z ní vystupovat. Chcete-li, aby i za těchto podmínek lod' zůstala u nábreží, je nutné přidat breast line.

Někdy může nepřítomnost vyvazovacích míst na nábreží znemožnit uvázání všech lan. Zejména pokud se přistává na konci nábreží, není možné jedno vyvazovací lano použít, ale to příliš nevádí. Obecně platí, že dobře uvázána lod' musí držet nejméně na čtyřech vyvazovacích lanech, ať už se použije před'ové a zád'ové vyvazovací lano a breast line, nebo dva springy a dvě breast line, nebo dva springy a dvě vyvazovací lana. V podstatě je třeba, aby lod' byla uvázána symetricky vpředu i vzadu. Nebylo by dobré mít například vzadu jeden spring a jeden breast line a vpředu spring a před'ové vyvazovací lano. Hodně lidí se vyvazuje ještě jedním lanem vpředu a jedním vzadu, které se připevní téměř kamkoliv. Vítr nebo proud tak může lod' hodit dopředu, nebo dozadu, a hrozí, že narazí do lodí před, nebo za sebou. Také je zde nebezpečí, že lod' nezůstane rovnoběžně s nábrežím a její fendry ji budou chránit pouze tehdy, když budou rozmístěny všude po celé délce lodi.

Když jsou na nábreží pacholata, měli byste na konci vašich vyvazovacích lan udělat dost velké smyčky. Jestli už na pacholeti jsou nějaká vyvázaná lana, měli byste své lano provléknout pod všemi předchozími, než jej přehodíte. Za těchto podmínek se lana vyvázaná před vámi snadno uvolní a vaše lano zůstane na místě. Pokud se na pachole vyvazujete jako první a neuděláte dostatečně velkou smyčku, další lodě se nebudou moci vyvázat tak, jak bylo popsáno výše, a vy riskujete, že nebudete mít možnost vaše lano uvolnit, až budete chtít.

Vyvázání k jiné lodi

Když se malá loď vyváže k větší, nic nebrání tomu dodržet klasické uspořádání: příďová a zádová vyvazovací lana, springy a breast line. Pokud jsou lodě přibližně stejně velké, není možné uvázat příďové a zádové lano. Springy a breast lines by měly být dobře uspořádané, aby fendry mohly vždy správně sloužit. Takto se často vyvazuje více lodí. Někdy je možné vidět i celou řadu lodí, které kotví „v balíku“. Jedna je vyvázána ke druhé a první drží všechny ostatní vpředu a vzadu u nábreží, na kůlech, nebo na bójích. Podle mě to není správné. Nový příplouvající by měl také vyvázat svoje lana před a za sebe na pevná vyvazovací místa. V opačném případě mohou lana první lodě, která nebyla počítána pro deset lodí, ale pouze pro jednu, povolit, jakmile přijde silnější proud nebo vítr. To samé platí pro rohatinky nebo pacholata, u nichž také hrozí, že by takový tah nemusela vydržet. Tak jako tak, i když se nic nepokazí, není pro posádku první lodě příjemné poslouchat, jak jejich úvazy, které jsou napnuté k prasknutí, skřípají v průvlecích.

Nezapomeňte, že zavěsit fendry a dávat pozor na to, jestli je vyvázání v pořádku a neohrožuje sousední lodě, má na starost nový příplouvající. Je třeba dávat pozor na to, co děláme, abychom se nestali výhercem ceny za největší trapas roku. Před několika lety jsme tuto cenu udělili jednomu členovi naší posádky, který předvedl následující „kousek“: Uprostřed noci jsme přípluli s *Pen Duickem IV* do Yarmouthu, a vyvázali jsme se u anglické motorové jachty. Manévr proběhl hladce a bezpochyby jsme posádku anglické lodi nevzbudili. Jeden z členů mé posádky chtěl mezi lodě vsunout ještě jeden fendr. Jeho záměr byl chvályhodný. Aby to mohl provést, opřel se zády o nástavbu motorové lodě, a nohama se odtlačoval od paluby *Pen Duicka*. Nevšiml si, že se opírá o okno a propadl se dovnitř. Kvůli časně ranní hodině se lidé, kteří tuto scénku spatřili, nemohli zasmát z plna hrdla, i když podívaná to nebyla špatná. Nám ale moc do smíchu nebylo a já toho nešťastníka počastoval všemožnými nadávkami. Anglický pár, který byl takhle probuzen, to také moc nepobavilo.

Popisky k obrázkům:

str.13 (zleva doprava)

předové vyvazovací lano, breast line, přední spring, zadní spring, breast line, zádové vyvazovací lano

str. 14

udělejte dlouhou smyčku a provlékněte jí pod ostatními lany

str. 15 (zleva doprava)

špatné vyvázání, směr větru

správné vyvázání, vyvazovací lana, směr větru

KOTVENÍ

Materiál

Každá loď by měla mít minimálně dvě kotvy, ale není na škodu mít tři. V případě, že se hlavní kotva ztratí, hrozí, že by za jistých podmínek mohla být pro správné použití náhradní kotva příliš slabá. Navíc pro zakotvení do V kvůli zmenšení swingu (tj. otáčení lodě na délce vypuštěného řetězu), není důvod mít v jednom směru jednu kotvu slabší než druhou. Je tedy výhodnější hodit dvě hlavní kotvy.

Povinné vybavení představuje jeden řetěz minimální délky patnáct sáhů, tzn. třicet metrů, a kotevní lano z nylonu, také minimálně třicet metrů dlouhé. Doporučuje se také druhé nylonové lano a dva řetězy, každý okolo deseti metrů dlouhý, jejichž tloušťka je větší než tloušťka 30 metrového řetězu.

Motorové čluny často nejsou tímto povinným minimem vybaveny, protože všechny tento materiál je těžký a překáží. Navíc, motorové čluny jen velice zřídka stávají na kotvě. Nicméně pro loď na velké okružní plavby, zejména pokud se plaví v oblastech světa, kde by nemuselo být možné ztracenou kotvu nahradit, a která často kotví, představuje doporučené vybavení skutečně minimum.

Výběr kotvy

Kromě váhy, která se odvíjí od velikosti lodi stejně jako tloušťka řetězu, může výběr kotvy záviset na jejím typu.

Admiralitní kotva je nejstarším typem, tedy mnohokrát ověřeným. Dobře drží na všech typech povrchu. Především je jediná, která se chytí i na travnatém dnu. Bohužel ve stejné velikosti je daleko těžší (třikrát až čtyřikrát) než moderní kotvy. Když se zasekne, drží dobře konstantní zádržnou silou. Admiralitní kotva, která je tenčí a delší, drží lépe než silnější taková kotva o stejné váze. Osobně jsem použil admiralitní kotvu sestavenou pro anglický hydroplán z poslední války. S příčnickem o délce 1,2 m s úměrnými rameny vážila necelých dvacet kilo a umožňovala zabořit se hluboko a zasekla se i na nejtvrdějším povrchu. Nevím, jakou sílu větru a moře by byla schopná vydržet u velkého čtyřmotorového hydroplánu, ale pro patnáct metrů dlouhou loď se hodila bezvadně. Její jedinou nevýhodou byly příliš velké rozměry.

Kotvení s admirální kotvou vyžaduje obzvlášť citlivý přístup. Je třeba dát pozor, aby se kolem ramen nebo příčníku neomotal řetěz. K tomu může za jistých podmínek na kotvišti dojít i přesto, že byla kotva dobře spuštěná.

Všechny tyto nevýhody, váha nebo rozměry, nebezpečí omotání, převažují nad výhodami těchto kotev na travnatém dnu. To je důvod, proč už se admirální kotva na jachtách prakticky nepoužívá.

Pluhové kotvy, z nichž nejrozšířenější je kotva CQR, jsou výborné. Stejně jako admirální kotva, pokud se zasekne, drží dobře konstantní zádržnou silou. Na rozdíl od kotev sklopných, které se chytí hned, ale často nedrží na dně. Tento typ kotvy kvůli své jediné nevýhodě, že se často uvolní, zůstává většinou odpočívat na palubě.

Obecně sklopné kotvy typu Danforth a obdobné nedrží při stejné váze tak dobře jako kotvy pluhové, ale vzhledem k pohodlné manipulaci jsou velmi praktické.

Důležité upozornění: mezi všemi kotvami jsou špatné i dobré. Některé špatně koncipované admirální kotvy se nikdy nechyty. Ačkoli je originální kotva CQR vynikající, funkčnost napodobenin bývá špatná. To stejné platí i pro sklopné kotvy.

Zpravidla všechny tyto kotvy a řetězy jsou z pokovované oceli. To znamená, že za dva nebo tři roky zrezaví. Je možné je znovu pokovit, ale pokud chcete mít klid až do konce života, existují kotvy a řetězy z nerezové oceli. Ty jsou samozřejmě daleko dražší.

Kotevní minimum

Tak se nazývá souprava kotvy a řetězu, nebo kotvy a lana, nebo kotvy a řetězu a lana. Všechny tyto jednotlivé části jsou spojeny šekly. Je dobré ověřit, aby žádný šekl neměl menší únosnost než řetěz nebo lano. Pro některá spojení částí soupravy je často potřeba dvou šeklů. Jeden velký šekl totiž může mít průměr dostačující pro oko kotvy nebo lana, ale jeho čep je příliš velký pro oko řetězu. Je velice důležité, aby všechny šekly byly utažené (nastavitelným) klíčem, jinak hrozí, že by se mohly rozšroubovat.

Kotvení výhradně na řetězu se může doporučit ve všech případech. Je nejjistější. Řetěz svou vahou zajišťuje pružné kotvení, a pokud má vhodnou délku, zůstává i při nejsilnějších otřesech zůstává ležet spodní částí na dně v několika metrech a zároveň zabrání, aby se dřík kotvy zdvihl a kotva uvolnila.

Při kotvení na řetězu je potřeba jej vypustit minimálně v délce trojnásobku hloubky vody při přílivu. Jestli můžete a vítr zesiluje, neváhejte vypustit ještě více. Toto pravidlo platí pro střední hloubku. Na malé hloubce nestačí. Když kotvíte například na třímetrové hloubce a vypustíte pouze devět metrů řetězu, váha těchto devíti metrů bude moc slabá na to, aby byla pružnost kotvení vahou řetězu dostatečná. Celý řetěz se tak při nárazech nadzvedne a kotva se vytrhne.

Nevýhodou kotvení na řetězu je jeho velká délka, kterou je potřeba vypustit. Na některých lodích to nevadí, jelikož se vypouští průvlakem přímo z paluby. To je velmi praktický způsob za podmínky, že je průvlak dobře připevněný. Také se musí provádět pouze s funkčním kotevním vrátkem. Uvnitř komory můžete mít připevněný háček, který dovoluje vyzvednout konec řetězu náraz. Na motorových člunech se upřednostňuje skladovat řetěz dole v podpalubí u středu lodi, aby se rozložila jeho váha. Je proto třeba vynášet řetěz předním poklopem a dávat pozor, aby se loď neponičila.

Kotvení pouze na laně se nedoporučuje. Aby kotva držela na dně, je nutné vypustit takovou délku (zhruba šestinásobek hloubky), že bude swing příliš velký. Navíc hrozí, že se lano předře o nerovnosti dna a utrhne se.

Já osobně nejraději používám kotevní soupravu složenou z desetimetrového kusu řetězu o přiměřené síle, aby měl dostatečnou váhu, a z nylonového lana. Nemusíte pak vyhodit tak dlouhý kus řetězu z lodi a vyhnete se tomu, aby se lano poničilo o dno. Celková délka, kterou je potřeba spustit, není o moc větší než při kotvení pouze na řetězu.

Jak kotvit

Výběr způsobu kotvení

Možnost kotvení v přístavech se stává čím dál vzácnější. Rozvoj rekreačního jachtingu přinesl nezbytnou úpravu přístavů, aby mohly přijímat co největší počet lodí. To způsobilo úbytek kotevních míst, které vyžadují velký prostor kvůli swingu každé lodě. Kotví se ještě na méně navštěvovaných místech, na řekách a na otevřených kotvištích. Tak se nazývají zátoky, které nejsou chráněny před všemi větry.

Když neznáme místo pro zakotvení, můžeme si nějaké vybrat podle mapy. Hlavní dobrá otevřená kotviště se v mapách většinou označují malou kotvou, ale jsou často určeny pro velká plavidla, kterým nevadí větší vlny. To většinou plachetníci kotvení znemožňuje.

Kotviště se vybere podle:

- a) Povahy dna. Vyhněte se skalnatým dnům, kde se kotva může zaklínit, a travnatým povrchům, kde kotva špatně drží
- b) Hloubky. Pokud je to možné, nekotvěte ve velkých hloubkách, neboť kotevní lana a řetězy u plachetnic zpravidla nebývají moc dlouhá a většinou se kotví ručně (výpočet hloubky při přílivu a odlivu podle nautického almanachu)
- c) Proudů. Pokud možno vyhněte se místům se silným prouděním.
- d) Krytí. Čím je zátoka uzavřenější, tím lepší krytí před vlnami poskytuje. Je možné si vybrat zátoku, která je otevřená, pokud vítr vane z pevniny nebo je pěkné počasí.

V každém případě byste však měli být připraveni k rychlému vyplutí, když se počasí změní.

Příplouvání na kotviště

Mělo by se příplouvat s co nejmenší plochou plachet, abychom mohli manévrovat bez příliš velké rychlosti, zejména pokud je kotviště malé nebo plné. Úspěšný manévr za plné rychlosti s plnými plachtami je sice úžasný, ale dopustíte-li se sebemenší chyby při úsudku nebo při manévru, škody budou stejně pozoruhodné.

Podle síly větru tak připlujete se zcela vytaženými nebo částečně zrefovanými plachtami. Hlavní pravidlo v refování plachet je uhlídat, aby loď zůstala správně vyvážená. Loď i pod zrefovanými plachtami zůstává ovladatelná pod kormidlem, dokud má rychlost. Když však není vyvážená, nebo z jakéhokoli důvodu ztratí rychlost, není už ovladatelná. Například když po přiblížení pod větrem skipper zjistí, že místo, které vybral pro kotvení, není vhodné, bude mít problém odpadnout od větru a nabrat zase rychlost, aby mohl odjet. Když loď pluje s plachtami pouze na zádi, bude tak dlouho snášena, než se otočí, že je možné, že také nebude moci znovu nabrat rychlost. Manévr skončí na podmořských překážkách nebo na lodích zakotvených v závětrí. Když loď pluje pouze na přední plachty a musí křížovat v omezeném prostoru, hrozí nebezpečí, že po obratu se loď přetočí, odpadne příliš od větru a nebude možné ji znovu okamžitě otočit, když to bude potřeba.

Šalupa by měla připlouvat s kosátkou a hlavní plachtou a s tolika plachtami, jaké měla na širém moři, neboť není důvod je refovat nebo měnit kosátku kvůli jednomu připlutí na kotviště. Můžete zpomalit tak, že necháte plachtu vyvlát.

Při plavbě na škuneru, jestliže je jeho hlavní plachta důležitá, nechte velké kosátky, ale můžete všechny plachty spustit mezi stěžně. *Pen Duick III*, jehož hlavní plachta byla velmi malá, zůstal i za silného větru dobře ovladatelný pod hlavní plachtou a stěhovkou. To stejné platí i pro ketch se zadním stěžněm a kosátkou nebo stěhovkou. Není třeba mít plachty příliš zrefované, jelikož pak už se loď nedá ovládat. Jak ztratí rychlost, už ji nezíská.

Když je kotviště prázdné, můžete si libovolně zvolit svoje místo. Je možné kotvit na přesně vyznačeném místě v mapě, jestliže tam jsou náběžníky. Výhoda této metody tkví v tom, že jestli dobře naplujete, aby vaše kotva spadla přesně tam, kde se tyto náměry kříží, můžete si být jisti, že kotvíte na místě, na kterém podle mapy máte dostatek vody i při odlivu v celém vašem swingu. Je to záruka, která vás uchrání před chybami při odhadu vzdáleností. Avšak najít dva náměry, které se kříží přesně na vhodném místě je spíše výjimkou. Teoreticky můžeme kotvit podle zaměření polohy kompasem, ale v praxi tomu moc nedůvěřuji, pokud na palubě nemám navigátora, který by dohlížel pouze na zaměřování. Ve většině případů se kotví od oka a neváhejte použít hloubkoměr. V místech s velkým rozdílem hloubky u přílivu a odlivu je dobré si uvědomit, kdy kotvíme, abychom věděli, podle dvanáctinového pravidla, kolik zůstane vody pod kýlem při odlivu. To je nejjednodušší pravidlo pro výpočet hloubky vody a pro rekreační jachtaře, kteří nemusejí dělat výpočty s příliš velkou přesností, je to jediné, které potřebují znát.

Pravidlo je následující: hladina moře klesne o jednu dvanáctinu skoku odlivu během první hodiny, která následuje po přílivu. Klesne o dvě dvanáctiny během druhé hodiny, tři dvanáctiny během třetí a čtvrté, o dvě dvanáctiny během páté a o jednu dvanáctinu během šesté hodiny.

Stejné pravidlo platí i pro příliv. Například připlujete na kotviště tři hodiny a třicet minut po odlivu. Velikost odlivu v tento den (v nautickém almanachu – rozdíl mezi výškami přílivu a odlivu) je šest metrů. Při odlivu tedy bude o 3,75 metrů méně, než ukazuje hloubkoměr, pokud je dobře kalibrovaný (šest dvanáctin za tři hodiny plus polovina z třech dvanáctin za třicet minut, tj. $3\text{ m} + 0,75\text{ m}$).

Jestliže už na kotvišti jsou nějaké lodě, je potřeba hodit kotvu v místě, kde nebudete vadit ostatním. Je proto důležité dobře odhadnout váš swing. Je dobré si připomenout, že pokud je proud v místě kotvení relativně silnější než vítr, všechny lodě se neotáčí stejně. V tomto případě není dobré, aby se swingy dotýkaly. Často je vidět, že lodě za silného větru a opačného silného proudu nemohou najít ustálenou polohu. Vane-li vítr od zádi, žene loď nad kotvu. Když se dostane až na konec swingu a kotevní souprava se napne, přední část se stočí do původního směru. Zároveň proud, který působí na část lodě ponořenou do vody, začne převažovat nad větrem, který působí na část lodě nad vodou. Proud tedy snáší loď, která se dostane až na kraj swingu a přetočí se do směru proudu. Pak zase může být silnější zadní vítr než proud a podobně. Vaši sousedé se nutně nemusí pohybovat jako vy a je zřejmé, že když se swingy protínají nebo dotýkají, znamená to, že snadno může dříve nebo později dojít k nárazu.

Na místě, kde není větší proud, můžeme předpokládat, že se všechny lodě otáčejí stejně podle toho, jak se točí vítr. Swingy se tedy mohou protínat.

Kotvení proti větru

Tento typ kotvení je nejčastější. Sníží se rychlost lodě proti větru, aby se pomalu dostala na vybrané místo pro zakotvení. Plachty se mohou stáhnout před tím, než se loď postaví proti větru nebo okamžitě po spuštění kotvy. Nenechávejte plachty vytažené déle, neboť by mohly loď přetočit bokem k větru a ta by znovu nabrala vítr. Řetěz nebo lano se popustí podle toho, jak loď splouvá pozpátku, aniž by se brzdila a mohla nabrat dostatečnou rychlost a pak se obrátí proti větru. Je nutné loď proti větru nechat obrátit, to je totiž jediný způsob, jak zjistit, jestli se kotva chytila. Po té, co spustíte řetěz o délce dvojnásobku až trojnásobku hloubky, loď se otočí. Řetěz se narovná na dně, potom se napne, čímž se snášení lodě zastaví. Jestli se loď neotočila proti větru, bude rychle unášena do závětrí a uvidíte jak se rychle otáčí. Tomu se říká postavit proti větru. Abyste si byli jistější, že kotva správně drží, je dobré během tohoto manévru položit ruku na řetěz před navijákem. Pokud je dobře napnutý a toto napětí je stále stejné, kotva drží na dně. Jestli se napětí řetězu mění, znamená to, že sebou řetěz „cuká“, loď kotvu vleče.

Je dobré nechat hlavní plachtu vytaženou během celého manévru. Na větru pomůže lodi se rychle otočit, aby se mohla postavit přímo proti větru. Pokud kotva nedrží na dně, jste připraveni znovu vyplout a překotvit.

Nevadí, když na místo kotvení připlouváte ještě s nějakou rychlostí. Stačí nechat loď přeplout na opačnou stranu, než kde chceme kotvit. Také když loď couvá, nehrozí nebezpečí, že by řetěz padal přímo na kotvu. I když se nejedná o admirální kotvu, vždy hrozí, že se řetěz zachytí o její rameno. Ze stejného důvodu, než začneme spouštět kotvu, je dobré počkat, jakmile loď začne couvat,. Vyhněte se tomu, že první metry řetězu se složí na kotvu. Jak se postavíte proti větru, uvolněte potřebné množství lana či řetězu s ohledem na hloubku vody při přílivu.

Kotvení na zadní vítr

Když na kotvišti není silný proud a vane slabý vítr, nelze loď postavit proti větru jako při kotvení proti větru. Připlouvá se tedy se zadním větrem. Kotví se tak, že se vhodné místo přepluje. Spustí se řetěz. Těsně před tím, než se zakotvená loď postaví proti větru, se otočí kormidlem, aby se loď začala obracet k větru, a tak dokončila obrat.

Dvě kotvy do V

Kotvení do V znamená, že se kotví na dvou kotvách hozených z přídě v různých směrech - na rozdíl od kotvení se dvěma kotvami v ostrém úhlu a kotvení se zátěží.

Zakotvit do V je třeba, když se očekává silný vítr. Dvě kotvy se připevní na kotevní soupravu kolmo na vítr takovým způsobem, že kotevní lana svírají úhel okolo 300°. Vyrovnají se tak, aby obě pracovala stejně. Úhel mezi dvěma kotevními lany zmírní náhlé vychýlení přídě a také nárazy, kvůli kterým by se kotva mohla vysmeknout. Kotvit do V je možné také kvůli zmenšení swingu, když není dostatek místa pro klasické kotvení. V tomto případě svírají kotevní lana takový úhel, aby splňoval funkci k dosažení žádaného výsledku. Nejčastější je kotvení v ústí řeky, kde je proud střídavě v obou směrech. Obě kotvy se hodí v ose proudu. Kotevní lana tak svírají úhel 180°. Ať bude směr proudu jakýkoli, loď zůstane přibližně na stejném místě.

Jak kotvit do V? Jestli jste se rozhodli zakotvit do V ještě před samotným zakotvením lodě, je možné začít s manévrem hned při připlouvání s vytaženými plachtami. Z přídě spustíte první kotvu a vypustíte její lano nebo řetěz. Loď si tak udržuje dostatečnou rychlost, aby doplula na druhé vybrané místo. Je třeba se ujistit, že se kotvy zaklesly. To se zjistí zatížením jedné po druhé. Je to možné provést pomocí plachet. Když už je loď

stabilizovaná jednou kotvou a chceme zakotvit do V, abychom pojistili své ukotvení, je potřeba (pokud loď není vybavená motorem) druhou kotvu spustit na dinghy. Do tohoto člunu naložíte kotvu a řetěz. Nezkoušejte řetěz táhnout, tím byste si nepomohli. Připevněte jedno lano ke konci řetězu, a to bude to, které se spustí z paluby. Když je kotva zaklesnutá a řetěz je ve vodě, vytahováním tohoto lana napnete i řetěz. Při kotvení do V na řece, když chytíte vítr, stačí nechat loď v proudu splouvat pozpátku, zatímco spustíte první kotevní lano a prodlužujete jej, je-li třeba, s lany, které jsou k dispozici na palubě. Je možné tak doplout až na místo, kde chcete spustit druhou kotvu. Jestli loď zůstává zakotvená několik dní na stejném místě, je dobré čas od času převázat uzly na kotevním laně, protože vítr nevane pořád ze stejné strany. Jelikož pracuje pouze jedno lano, je snadné uvolnit to, které je volné, aby se uzly povolily.

Kotvení se dvěma kotvami v ostrém úhlu

Kotvení v ostrém úhlu je posledním řešením jak pojistit své ukotvení, když už není možné zakotvit do V. Může foukat tak silný vítr, že zabráni vyvézt druhou kotvu na dinghy. Pokud máte už vypuštěnou dostatečnou délku lana, lze se začít přitahovat na první kotvě – ale je lepší se tomu vyhnout nebo postupovat jen velmi opatrně, neboť hrozí, že se kotva uvolní, když se přitáhnete příliš silně – spust'te proto druhou kotvu a popouštějte obě kotevní lana. Za lodí je však třeba mít tolik místa, aby bylo možné vypustit dostatečnou délku řetězu pro druhou kotvu a stejně tak dostatečnou zásobu řetězu nebo lana pro první kotvu.

Kotvení se zátěží

Když není možné kotvit ani se dvěma kotvami v ostrém úhlu, vždy se může kotvit se zátěží. Zachytíte se tak, že se druhá kotva spustí svisle z příďe. Tato druhá kotva sice není příliš účinná, ale trochu omezí otáčení příďe a také „škubání“ hlavní kotvou, která tak bude mít větší šanci se udržet i za těchto podmínek.

Dvě kotvy v závěsu

Tento způsob kotvení je nejpevnější. Na jedno kotevní lano či řetěz se upevní dvě kotvy, jedna za druhou, které jsou spojeny několika metry řetězu. Jeho nevýhoda spočívá v tom, že takto zakotvit není jednoduché a ještě těžší je kotvy vyzvednout. Když se dostanete

k první kotvě a je třeba jí nadzvednout, aby mohla projít přes průvlaky a uložila se na palubu. V tuto chvíli na ni působí celá váha řetězu a druhé kotvy. Jestli je toto vybavení těžké (případ větších lodí), není možné tento manévr dělat ručně. Je potřeba odlehčit kotvu výtahem.

Doporučení

Nezapomeňte, že posádky sousedních lodí na kotvišti příliš neocení vaši přítomnost, když kvůli špatnému zakotvení narazíte při swingu do lodí kolem vás. Když zjistíte, že je kotviště příliš malé, stojí za to se okamžitě připravit k vyplutí. Naproti tomu, pokud stačí přemístit vaši kotvu pouze o několik metrů, abyste nikomu nevadili, můžete dovézt jednu lehkou kotvu na požadované místo pomocí dinghy. Zdvihnete pak první kotvu, přitáhnete se na malé, a když ji vytrhnete, znovu spustíte první. Je lepší pustit se do tohoto manévru okamžitě, než muset vyplouvat často uprostřed noci potom, co probudíte sousedy.

Abyste si byli jistí, že neztratíte své kotvy, můžete k nim přivázat vyprošťovací lanko s bójkou. Vždy je třeba jednat takto obezřetně, když se kotví na skalách nebo na dnech, která by mohly být pokrytá starými těžkými odpadky. V případě, že se kotva zaklíní, stačí ji vyzvednout pomocí tohoto lana.

Když při kotvení na nechráněném kotvišti začne foukat od moře, neváhejte se připravit k vyplutí při prvních známkách zhoršení počasí. I s dostatečným počtem kotev, zakotvení v závěsu, do V, v ostrém úhlu nebo s kilometry spuštěného řetězu, si nemyslím, že hodně špatné počasí přicházející z volného moře je na otevřené rejdě situací, kterou by mohl kdokoliv závidět. Ať už je důvěra ve své vybavení sebevětší, vidět někoho, jak mu zařízení povolí a jak moře jeho loď vyvrhne na břeh za ním, kde se roztrhne, to je pohled, při kterém zestárnete o několik let. Nezapomeňte, že když už je situace nesnesitelná, je většinou už příliš pozdě na to, abyste mohli vyplout a nezbyde jen čekat a doufat, že to všechno vydrží.

Když se připlouvá na kotviště, je důležité myslet na to, že se vítr může otočit a začít vanout z otevřeného moře. Je proto potřeba kotvit dostatečně daleko od břehu, abyste měli prostor připravit se vyplout proti větru na širé moře.

Jednou večer jsme s *Pen Duickem III* kotvili na ostrově Ouvéa. Tento ostrov tvoří součást souostroví Loyauté na východě Nové Kaledonie. Je to atol, jehož laguna je ze všech stran zcela otevřená na širé moře kromě jižní a východní části. Dva dlouhé pruhy pevniny tam tvoří dva ostrovy, které jsou téměř spojené. Jinde jsou hranice této laguny, která je velmi rozlehlá, určeny několika ostrovy. V závětrí dvou velkých ostrovů je loď dobře chráněna

před jihovýchodním větrem, ale není tam žádná překážka pro větry z jiných směrů. Kotvili jsme tedy za jihovýchodního větru v zátvrtí jižního ostrova, jehož osa je orientovaná východozápadně. Podél celých těchto ostrovů vedle laguny, pláž velmi pozvolna klesá. Jako dinghy jsme měli nafukovací člun, který se poháněn pádly jen velmi pomalu pohyboval, zejména pak proti větru. Takže jsem kotvil v minimální hloubce, abych nemusel s dinghy plout moc daleko. Jenomže se ukázalo, že dokonce i v těchto končinách, kde vane většinu času jihovýchodní vítr, protože jsme v pasátech, si člověk nemůže být jistý ničím. V noci se vítr otočil a vál ze severu takovou silou, že stačila na to, aby se zdvihly pořádné vlny. Probudily nás nárazy kýlu, který ve vlnách dřel o písek. Nezbyvalo nic jiného než vyplout. Neměli jsme však žádný prostor k manévrování, jelikož se kotva uvolnila a my jsme uvízli rovnoběžně s pláží. Nakonec jsme odpluli, ale to už je jiná historie...

Na závěr - vždy, než začnete kotvit se ujistěte, že lano (nebo konec řetězu) je dobře přivázané na lodi. Nemůžete si připadat hloupější, než když celá kotevní souprava skončí na dně.

Kování pro kotvení a vyvazování

Lod' větší než dvanáct až třináct metrů musí mít na přídi:

- a) Dvě silné vyvazovací rohatinky. Většina lodí má pouze jednu a často jsou kvůli tomu znevýhodněny, neboť mají více úvazů na jedné rohatince. Musí být velké, protože je často potřeba je omotat několika úvazy, někdy velkými a jedním přes druhý.
- b) Dva dobré průvlaky správně zaoblené, aby neopotřebovávaly lana.
- c) Minimálně jeden nebo dva vrátky. Je dobré mít dva, aby bylo možné vypustit dva řetězy.

Na zádi:

- a) Dva dobré průvlaky.
- b) Dvě silné rohatinky, i kdyby mohly takto sloužit i vinšny v kokpitu.

Je potřeba kotevní vrátek? Na palubě lodí určených k plavbě s početnou posádkou, není nutné loď takto zatížit. Kotva je na palubě rychleji ručně než s kotevním vrátkem. Kdyby se kotva zaklínila, je snadné přivést lano nebo lano s řetězem na větší vinšnu.

Jestli se loď musí plavit s málo početnou posádkou, jeden malý dobrý kotevní vrátek bude užitečný. Kotva bude vytahována pomalu, ale vytáhne se.

Popisky k obrázkům:

str. 55 (zleva doprava)

sklopná kotva, admirální kotva, kotva CQR, vypusťte trojnásobek hloubky

str. 61

1. přehod'te kosatku
2. otočte proti větru
3. loď začne splouvat pozpátku („spusťte kotvu“)
4. nechte snášet
5. napnutím kotevního lana nebo řetězu se loď otočí proti větru
6. po spuštění trojnásobku hloubky se otočí

str. 62

1. připlujete se zadním větrem
2. hod'te kotvu a vypouštějte kotevní řetěz nebo lano („spusťte kotvu“)
3. otočte proti větru, kotevní řetěz nebo lano se napne, aby se loď otočila proti větru
4. po spuštění trojnásobku hloubky se otočí

str. 64

Dvě kotvy do V

1. spusťte první kotvu
2. povolujte kotevní řetěz nebo lano
3. otočte se proti větru
4. spusťte druhou kotvu
5. povolujte oba kotevní řetězy nebo obě kotevní lana
6. nechte postupně obě kotvy zatížit

str. 65

dvě kotvy do V na řece

str. 66

Kotvení se dvěma kotvami v ostrém úhlu

1.přitáhněte se k první kotvě

2.hod'te druhou kotvu

3.vypust'te co nejvíce lana

str. 67

Kotvení se zátěží

str. 68

Kotvení v závěsu

str. 70 (zleva doprava, shora dolů)

vinšny, které lze použít jako úvazy, rohatinka, průvlaky, rohatinka

str. 71 (zleva doprava)

průvlaky, rohatinky, vrátek

str. 72

bójka, vyprošťovací lanko

MANÉVR MUŽ PŘES PALUBU

První zásadou je zachovat si chladnou hlavu do té míry, aby bylo možné uskutečnit manévr v pořádku a podle pravidel.

1. Vyhod'te záchranný kruh spolu se světelnou bójkou, pokud je na lodi máte.
2. Určete jednoho člena posádky, aby sledoval osobu v moři. V žádném případě z něj nesmí spustit oči, neboť není nic horšího než hledat ztracenou tečku uprostřed vln.
3. Ve stejnou dobu, co probíhají body 1 a 2, kormidelník rychle otočí loď na boční vítr vzhledem ke směru, ze kterého vane skutečný vítr.
4. Plujte ještě několik délek lodi a potom se otočte na zadní vítr.
5. Přehod'te plachtu, potom odpadněte od větru a zamiřte k bodu v závětří, kde se nachází osoba ve vodě.
6. Proved'te obrat proti větru, aniž byste mířili na osobu ve vodě. Je třeba ji o něco minout. Odhaduje se, že o něco méně než jednu délku lodi, která je nezbytná pro zastavení. Tím osobu ve vodě minete.
7. Proved'te obrat proti větru, zatímco necháte kosatku vyvázanou v závětří, abyste se drželi v návětří od osoby ve vodě. Loď tak spluje bočním větrem k osobě. Hlavní plachtu necháte, je-li třeba, vyvlát.

Nepřiplouvejte k osobě na protivítr, jelikož hrozí nebezpečí, že byste ji mohli usmrtit nebo srazit přídílí lodě, která se kymácí. Je dobré ukončit manévr splouváním po větru k osobě ve vodě, neboť jak se loď nakloní k němu, bude snazší ho vytáhnout na palubu. Už několikrát stalo, že posádka nebyla schopná osobu vytáhnout na palubu ani s pomocí příslušného vybavení.

Když je posádka složená ze sportovců, žádné problémy nejsou. U posádky, která nemá tak dobrou fyzickou kondici, je však třeba počítat s tím, že nemusí být schopni vyzvednout bezvládnou korpulentní osobu na palubu. Je tudíž potřeba neztrácet čas zbytečným mrháním sil, vzít výtah (spinakrový bude nejvhodnější), zaklesnout ho za harnessy, jestli je má oběť na sobě, nebo za lano, které má přivázané kolem hrudníku. Je tedy třeba, aby měl alespoň sílu udržet ruce dolů, aby lano nesklouzlo. To se pak navine na vinšnu. Další možnost je poslat osobě ve vodě bocmanskou lavičku, jestli je schopná do ní provléct nohy, aby si do ní sedla. To však vyžaduje, aby byla ještě schopná se ve vodě pohybovat.

Během celého manévru je velmi důležité neustále vědět, kde se osoba, která spadla do vody, nachází. Když se ztratí, je možné, že už ji ani v lehce rozbouřeném moři nenajdeme. Proto je velmi žádoucí mít na lodi nějaké signalizační vybavení: za dne záchrannou bójku připevněnou k záchrannému kruhu, v noci silnou světelnou bójku, která se automaticky rozsvítí, rovněž přivázanou k záchrannému kruhu. Vyhodit kruh zabere nějaký čas a když loď popluje rychle, bójka spadne od oběti v určité vzdálenosti. Vane-li silný vítr, bude unášena rychleji než osoba ve vodě a ta k ní nebude moci doplavat. Proto ke kruhu přivážeme ještě malou vodní kotvu, aby se zpomalila rychlost, kterou je unášena.

Manévr se nemusí napoprvé podařit. Tak jako tak se ale loď přiblíží k oběti na několik metrů. Je proto třeba mít připravené lano, které se spustí z lodě, jestliže má osoba ve vodě ještě sílu ho chytit a držet se ho. Je také možné ji přitáhnout k zádi lodě, aniž by se celý manévr musel opakovat.

Nejnepříjemnější doba pro tento manévr samozřejmě je, když se pluje na zadní vítr se spinakrem. Loď ujede příliš velkou vzdálenost, když čekáte než se spinakr stáhne, abyste provedli obrat proti větru. Okamžitě stáhněte spinakrový peň, aby bylo možné vpředu stáhnout plachty, a ve stejný moment kormidelník otočí loď na boční vítr. Potom se stáhne spinakr, srovná se ráhno a znovu se vytáhne přední plachta tak, aby nakonec bylo možné přilehnout k větru. Během této doby loď ujede celé kolečko: plout na zadní vítr, přehodit plachtu a plout na boční vítr.

Je třeba manévr muž přes palubu trénovat. Cvičí se to tak, že se vracíte pro bójku spuštěnou do moře. Důležité je vyzkoušet si tento manévr i za špatného počasí tak, aby vás špatné počasí nepřekvapilo a nezastavilo vás příliš brzy. Při plavbě proti větru, při silném větru nebo za rozbouřeného moře, budete překvapeni krátkou vzdáleností na jaké zastavíte. Bohužel za špatného počasí mnozí s cvičením váhají a nakonec se do něj nepustí, což je velká škoda.

Popisky k obrázkům:

str. 167 (zleva doprava)

záchranný kruh světelná bójka, signalizační bójka, plovoucí kotva

str. 168

1. rychle otočte loď na boční vítr

4. plujte na zadní vítr
 5. přehod'te plachtu
 6. odpadněte od větru, zatímco míříte na bod v závětrří, kde se nachází osoba ve vodě
 7. otočte se proti větru
 8. proved'te obrat proti větru tak aby loď splula k osobě ve vodě
- *fiktivní odchylka polohy osoby pro dobré pochopení nákresu

str. 169

2. okamžitě otočte loď na boční vítr, stáhněte peň a spus'te spinakr
3. srovnejte spinakr, vytáhněte přední plachtu, zatímco plujete normální kolečko
4. na zadní vítr
5. přehodit plachtu
6. na boční vítr

str. 170

když je osoba bezvládná, je třeba ji vytáhnout spinakrovým výtahem přes vinšnu
bocmanská lavička

KOMENTÁŘ

1. Úvod

K bakalářskému překladu jsem si vybrala tři kapitoly z francouzské publikace *Guide de manœuvre*, kterou napsal věhlasný mořeplavec Éric Tabarly. Již několik let se věnuji rekreačnímu jachtingu, a jelikož se publikace tohoto typu na našem trhu nevyskytuje, lákalo mě dozvědět se nové informace z této oblasti.

Guide de manœuvre je kniha popisující základní i velmi komplikované jachtařské manévry. Autor čerpá zejména ze svých vlastních zkušeností a veškeré manévry popisuje prakticky bez přebytných teoretických informací. Díky přehlednému členění textu do kapitol a podkapitol i názorným obrázkům, které text doplňují, vzniká velmi dobrá příručka pro každého jachtaře z pera legendárního mořeplavce, jež by byla na našem knižním trhu bezesporu vítanou publikací.

Druhou část bakalářské práce tvoří komentář, který se skládá z translatologické analýzy originálu, popisu překladatelských problémů a jejich řešení.

2. Překladatelská analýza originálu

V překladatelské analýze budu charakterizovat kontext originálního textu a překladu, autorův postoj, expresivitu, témata a hlavní funkce textu, textovou výstavbu a jeho kompozici, stylistické aspekty textu a syntaktické a lexikální prostředky.

Pro přehlednost citovaných částí textu originálu a překladu odkazuji na jednotlivé stránky v originále („orig: číslo stránky“) a v překladu („překl: číslo stránky“).

2.1. Kontext originálu a překladu

Jachtařskou příručku *Guide de manœuvre* napsal Éric Tabarly (1931-1998), kapitán francouzského námořnictva a legendární mořeplavec, který dvakrát zvítězil v sólovém transatlantickém závodě. Tabarly ovlivnil mnoho generací jachtařů na celém světě a je považován za zakladatele francouzského jachtingu. Tuto publikaci napsal v roce 1978 pod názvem *Guide pratique de manœuvre* v nakladatelství Éditions du Pen Duick. Během třiceti let byla několikrát reeditována. K překladu jsem si vybrala její poslední vydání z roku 2008 z nakladatelství Le Télégramme.

Ačkoliv během svého života napsal okolo desítky knih o jachtingu a o životě na moři, autor není spisovatel a v některých místech této publikace lze nalézt znaky stylistické neobratnosti. Jeho text si však klade za cíl podat co nejvíce praktických odborných informací srozumitelnou formou. Sám v úvodu zmiňuje, že se snaží co nejvíce vyhnout teorii a napsat dílo ryze praktické. K tomu pomáhají i velmi zdařilé ilustrace, které vytvořil Titouan Lamazou, také mořeplavec, spisovatel a výtvarník.

Cílovou skupinou tohoto díla jsou především aktivní jachtaři a lidé, kteří se o tento sport zajímají. Autor sice píše jednoduchým, srozumitelným jazykem, ale díky velké míře odborných termínů je text pro běžného čtenáře ne zcela snadný na porozumění. Objevují se zde však i odlehčené pasáže, ve kterých Tabarly popisuje své zážitky na plachetnicích, které jsou expresivnější a také čtenářsky přístupnější.

Témata textu vycházejí z názvu publikace. Jedná se o problematiku jednotlivých jachtařských manévřů, popisy postupů při plavbě, upozornění, na co si dát pozor, výklad jednotlivých technik, druhů jachtařských zařízení a několik pasáží s vlastními zážitky autora.

Hlavní témata překládaných kapitol je technika vyvazování k nábreží a potřebné vybavení, kotevní techniky, které Tabarly používal v době vzniku prvního vydání této publikace, výčet druhů kotev a jejich podrobnější popis s výhodami a nevýhodami. Tématem poslední kapitoly je manévr muž přes palubu, jeho úskalí a autorovy rady.

Recipientem cílového textu by měl být podobný typ čtenářů jako u výchozího textu. Je třeba ovšem zmínit, že obecně je jachting daleko více rozšířen ve Francii než u nás. Je zřejmé, že tento sport bude mít daleko hlubší kořeny v přímořské státě než ve vnitrozemském, s čímž souvisí i obliba, vznik a vývoj terminologie. Ačkoliv se u nás stává jachting v posledních letech stále oblíbenější, jisté rozdíly přetrvávají, a to jak v počtu čtenářů, tak ve zmiňované terminologii. Tomuto problému se však budu věnovat v části věnované lexikálním problémům. V případě, že by byl text překládán pro české publikum, musel by být přeložen samozřejmě celý. Komunikační situace je tedy pouze fiktivní.

2.2. Postoj autora a expresivnost

Autorův postoj se promítá v celé knize, jelikož zde popisuje zejména své vlastní zkušenosti a zásady. Ve výkladové části textu, kde jsou popisovány jednotlivé manévry nebo typy jachtařského zařízení, text působí neutrálně a objektivně. V některých částech autor přímo promlouvá a zdůrazňuje tak svůj osobní názor na danou problematiku (např.:

Personnellement, je préfère donc utiliser la ligne de mouillage, composée d'un morceau de chaîne d'une dizaine de mètres, de fort calibre pour que son poids soit efficace, et d'une aussière de nylon., orig. 57). Subjektivní části jsou uvozené buď explicitně (***Je ne pense pas que ce soit correct.***, orig. 15, ***Je ne sais pas jusqu'à quelle force de vent et de mer elle était capable de résister...***, orig. 55) nebo jako subjektivní hodnotící stanoviska (***Il ne serait pas bon d'avoir par exemple à l'arrière une garde et un traversier...***, orig.13, nebo ***C'est un pis-aller pour renforcer son mouillage si l'on ne peut plus affourcher.***, orig 66).

Autor převážně používá neosobní zájmeno *on* a velmi často také vazbu *il faut*, čímž text do jisté míry „odosobňuje“. Tento jev v textu převažuje a je zřejmé, že působí jisté problémy i v překladu, kde zájmeno *on* nemá český ekvivalent. (***On se présente alors vent arrière. On mouille en passant au point prévu. On file la chaîne.***, orig 63.) V některých částech naopak čtenáře oslovuje přímo a používá i osobní přivlastňovací zájmena, a to zejména tam, kde chce upozornit na důležité okolnosti, nebo skrze vlastní zkušenosti

čtenářům radí. Například *Si vous vous apercevez immédiatement que l'évitage est trop juste* (orig. 68),... nebo *...si vous vous êtes arrangé pour que votre ancre tombe bien à la croisée des alignement, vous êtes sûr d'être mouillé...*(orig.59)

Ačkoliv autor sice popisuje celou problematiku ze svého úhlu pohledu, vzhledem k jeho odbornosti zůstává text velmi věrohodný.

Míra expresivity v textu není příliš vysoká. Autor se snaží objektivně popsat dané skutečnosti. Nepoužívá proto téměř žádné expresivní prostředky. Expresivita se objevuje zejména ve zdůrazňování adjektiv (*Pen Duick, dont la grand-voile était très petite, restait très manœuvrant sous grand-voile et trinquette si le vent était fort.* orig. 59 nebo *Il est très important, durant la manœuvre, de toujours de savoir où est l'homme.*), dále pak v použití některých nestandardních výrazů nebo obrátů, které nejsou zcela typické pro naučně populární text (*On se trouve vraiment bête quand toute la ligne de mouillage a filé par le fond.*, orig 69 nebo *Le cas le plus embêtant est évidemment vent arrière,* orig.167).

2.3. Funkce textu a styl

Jedná se o populárně-naučný text psaný v odborném stylu. Dominující funkcí textu je tedy funkce referenční, jelikož autorův cíl je sdělit čtenáři co největší množství informací. Tomu jsou podřízeny i jazykové prostředky. Ze slohových postupů autor nejčastěji používá výkladový a popisný postup, což odpovídá odbornému funkčnímu stylu. Setkáváme se ovšem i s postupem vyprávěcím a to v částech, kdy autor vypráví své zážitky a na nich demonstroe, co se také může přihodit. I tyto vyprávěcí pasáže mají tedy ve výsledku funkci informační. Výjimku tvoří část, kdy autor popisuje „trapas“, který se stal jednomu členovi jeho posádky. Zde je hlavním cílem této části čtenáře pobavit a mimo funkce referenční má text i funkci konativní a poetickou.

Styl textu se odvíjí od jeho funkce a také od stylu autora. Zkušený mořeplavec klade důraz zejména na přesnost a přehlednost a příliš se nezabývá formou textu. Většinou autor volí jednodušší věty, ale můžeme se setkat i s velmi komplikovanými souvětími (např: *On voit qu'ainsi amarré, et si les amarres sont correctement réglées pour forcer ensemble deux à deux (celles qui empêchent d'avancer et celles qui empêchent de reculer), le bateau est maintenu contre le quai, et qu'il ne peut ni reculer ni avancer, tout en restant parallèle au quai.*, orig.12.) Tato věta dokládá, že se autor snaží poskytnout co nejvíce informací s co

největší přesností bez velkého důrazu na formu. Nutno podotknout, že občas souběh několika dějů naráz v jedné větě působí velmi komplikovaně a porozumění naopak znesnadňuje.

Po konzultaci s roditelým mluvčím jsem se také utvrdila v tom, že se v textu objevují některé archaizující (*Nous, nous n'avions pas envie de rire, et j'ai traité le malheureux de **tous les noms d'oiseux.***, orig.16) a redundantní výrazy (*Les ancres à bascule n'offrent pas **tout à fait autant de tenue...***, orig.56 nebo *celui de voir le bateau s'eloigner **un peu trop** du bord pour pouvoir embarquer et débarquer.*, orig.12).

V tomto textu lze sledovat také vysokou frekvenci užití podmínkových souvětí. To byl také jeden z překladatelských problémů, neboť francouzské *si* daleko méně narušuje text svým opakováním než české ekvivalenty *když; v případě, že....* Vazbu *–li* jsem používala méně často, jelikož se do tohoto žánru a typu textu příliš nehodí.

Dalším velmi často používaným výrazem je *il faut* a jeho tvary, čímž autor vyjadřuje své rady a doporučení. V češtině, která je citlivější na opakování slov než francouzština, bylo potřeba při překladu dbát na pestrost při volbě ekvivalentů.

2.4. Výstavba textu

Jak vyplývá z výše zmíněného, text je psaný, připravený a monologický. Je také velmi přehledně strukturovaný a jeho kompozice opět odpovídá hlavní funkci textu. Dělí se do třinácti hlavních kapitol a každá kapitola se pak věnuje určitému uzavřenějšímu okruhu jachtařských manévru. To napomáhá čtenáři v textu snadno najít, co právě hledá. Dále se text člení na menší úseky oddělené nadpisy a podnadpisy. Takto členitý text posiluje názornost a přehlednost textu a umožňuje se v něm snadněji orientovat.

Výraznou součástí textu jsou ilustrace, které nakreslil spisovatel, malíř a mořeplavec Titouan Lamazou. Na těchto kresbách pracoval během plavby (jak je řečeno v předmluvě) a tak velmi přesně a věrně zachycují jednotlivé manévry a napomáhají jejich pochopení. Obrázky korespondují s obsahem kapitol a jsou jejich nedílnou součástí. Také jsou doplněny popisky, jejichž překlad vždy uvádím na konci každé kapitoly.

2.5. Lexikální charakteristika

Jelikož se jedná o odborný text, frekvence použití termínů je velmi vysoká. Odborné výrazy jsou téměř výhradně z oblasti jachtingu a lodního vybavení. Dále jsou zde zastoupené meteorologické termíny, které se týkají zejména pohybu větru. Autor také místy používá jachtařský žargon (např: *youyou*), ovšem tento rys není příliš výrazný, jelikož hlavním cílem textu je informovat.

Jak už bylo řečeno, francouzština má díky své geografické poloze daleko delší tradici jachtingu, s čímž souvisí i výrazně bohatší terminologie. Zajímavé je, že ačkoliv pro slovo *lod'* (střední až větší velikosti) ve francouzštině existuje několik synonym (*un bateau, un navire, un bâtiment, un bord, un vaisseau*), autor používá pouze *un bateau*. Co se však týče jiných slov, je použití pestřejší, například jako ekvivalent českého *lana* lze v textu vyhledat *une aussière, un cordage, un bout, un orin a une drisse*.

Termíny použité v překládaném úryvku se z velké části týkaly problematiky kotvení, tedy většina z nich popisuje různé druhy kotevního zařízení (*une ancre à jas, une ancre soc de charrue, une ancre à bascule, une verge, une patte, un émerillon, un davier, un guindeau,...*), jednotlivé části lodě (*un cap, un pont, une cale, un taquet, un chomard*), způsoby kotvení (*affourchage, empennelage, mouillage en barbe,...*), směry větru (*au vent, vent arrière, vent debout, le lit du vent,...*), slovesa popisující práci na lodi (*filer, mouiller, affourcher, virer, faire tête, chasser faseyer,...*) nebo termíny týkající se plachet (*une voile, une voilure, une toile, une grand-voile, un foc, une trinquette,...*).

Francouzská jachtařská terminologie na rozdíl od české používá jen velmi málo anglicismů. ale i ty se v textu objevily (*une C.Q.R, un winch, un roof, un ketch, un sloop...*). Použitím anglicismů ve francouzštině a češtině se budu zabývat v následující kapitole.

3. Typologie překladatelských problémů

Protože není možné komentovat všechny problémy, se kterými jsem se v překladu setkala, vytvořila jsem typologii hlavních překladatelských problémů a doplnila je příklady.

3.1. Rozdíly mezi francouzštinou a češtinou

Rozdíly mezi francouzštinou a češtinou v tomto typu textu jsou především ve zmiňované terminologii, modalitě (zejména voluntativní), použití neosobního zájmena *on* a odlišného slovesného času a v jiném způsobu zápisu číslovek.

Terminologie v tomto odborném textu hraje velmi zásadní roli, jelikož velká část termínů nese hlavní informace. Při překladu jsem zjistila, že čeština má dva druhy jachtařské terminologie, jež se výrazně liší a jsou používány různými skupinami mluvčích. První terminologie vychází z říční plavby, která má v Čechách velkou tradici a je používána zejména starší generací jachtařů. (Tyto výrazy lze najít například v Technickém slovníku) Daleko běžnější, a současnou generací námořníků používanější, je terminologie vycházející převážně z angličtiny, proto lze v tomto typu textu sledovat velkou míru anglicismů. Například francouzské slovo *une manille*, lze překládat starším výrazem *třmen*, nebo novějším *šekl* (anglicky *shackle*). Já osobně jsem se během plavby nikdy nesetkala s tímto starším označením a i proto jsem se po konzultaci s odborníkem rozhodla při překladu používat terminologii novější. Dalším důvodem je to, že za cílového čtenáře považuji současného jachtaře, který bezpochyby anglické výrazy velmi dobře zná. Jak už bylo zmíněno, francouzština se v tomto textu anglickým výrazům pokud možno vyhýbá a používá je jen velmi zřídka. Je ovšem třeba přihlídnout k datu prvního vydání této publikace (1978), kdy mohla být jachtařská slovní zásoba daleko „francouzštější“. Je samozřejmě možné, že vliv, který angličtina má na dnešní francouzštinu, pronikl i do této oblasti, ale tím jsem se během této práce nezabývala.

Další výrazným rozdílem je použití modálních sloves. Francouzština je v tomto případě přímočařejší a často používá zejména sloveso *devoir* (*Si la bitte a déjà une ou plusieurs amarres, vous devez passer votre boucle à l'intérieur de toutes les précédentes avant de la capeler sur la bitte.*, orig, 13). V češtině se však z hlediska žánrově-stylistického

ekvivalent francouzského *devoir, muset* do tohoto typu textu nehodí. Z toho důvodu jsem při překladu používala výrazu typu *měli byste* (*Jestli už na pacholetí jsou nějaká vyvázaná lana, měli byste své lano provléknout pod všemi předchozími než jej přehodíte*, překl.7).

Odlišné je i použití zájmen. Autor velmi často používá neosobní zájmeno *on*, které text velmi odosobňuje. Čeština nemá přesný ekvivalent tohoto zájmena, proto je v překladu potřeba řešit každý případ individuálně. Obecně jsem se snažila používat neosobní výrazy nebo slovesné tvary, ve kterých není vyjádřena osoba. Například větu *On mouille donc encore dans certains endroits peu fréquentés, dans des rivières, et en mouillages forains.* (orig 58) překládám pomocí slovesa v trpném rodu se zvrtným zájmenem *se*: *Kotví se ještě na méně navštěvovaných místech, na řekách a na otevřených kotvištích.*, překl. 11). V některých pasážích však bylo nezbytné přistoupit k použití slovesa v 1. nebo 2. osobě plurálu.⁸⁹

Liší se i použití slovesných časů. Zatímco francouzská slovesa jsou velmi často vyjádřena v indikativu futura (*Suivant la force du vent, on se présentera donc tout dessus ou sous voilure réduite.*, orig. 58) V češtině stejný význam vyjádříme pomocí dokonavého vidu (*Podle síly větru tak připlujeme se zcela vytaženými nebo částečně zrefovanými plachtami.*, překl.12). Ostatní tvary sloves si v originále i v překladu víceméně odpovídají.

V češtině a francouzštině se také liší způsob zápisu číslovek. Francouzština číslovky zapisuje téměř výhradně číslicemi. V češtině by se mohl tento způsob zachovat, jelikož se jedná o odborný text, přesto jsem se v překladu častěji přiklonila k zápisu číslovky slovem, jelikož se domnívám, že je to pro český text přirozenější. Na druhou stranu v pasážích, které vyžadovaly vysokou míru přesnosti, jsem použila číslice.

Jedním z hlavních rozdílů byla konkrétnost vyjadřování. Autor originálního textu má sklon se v některých pasážích vyjadřovat velice vágním způsobem. Jelikož francouzština je ze své povahy jazyk abstraktnější, bylo nutné v některých místech text konkretizovat, aby byl cílovému čtenáři srozumitelný na první čtení. Tomuto tématu se budu podrobněji věnovat v oddílu 3.4. Intelktualizace překladu.

3.2.Lexikální problémy

Hlavním lexikálním problémem tohoto překladu byla jachtařská terminologie. Dohledání přesných českých ekvivalentů nebylo jednoduché a je pravda, že bez odborných konzultací by se mi to nepodařilo.

Jak už bylo řečeno výše, český jazyk nemá tak bohatou slovní zásobu týkající se této oblasti, a tak velmi často používá anglické výpůjčky. Otázkou bylo, jakou grafickou podobu by tyto anglicismy měly v českém překladu mít. Nabízely se dvě varianty. Buď anglický výraz „počeštit“, skloňovat a časovat ho jako původní české slovo a nebo ho nechat jako výraz nesklonný. Rozhodla jsem se přistupovat k jednotlivým výrazům individuálně. Například původně anglický výraz *spring* jsem se pro jeho snadné začlenění do českého deklinačního systému a vyšší frekvenci použití rozhodla „počeštit“ (***Springy a příd'ová a zád'ová vyvazovací lana se nechají velmi dlouhá, a to tak, aby loď mohla stoupat a klesat podél pontonu, aniž by se lana musela převazovat., překl. 6***). Stejným způsobem jsem zacházela i s výrazem *swing*. Naproti tomu výrazy dvouslovné (*breast line*) nebo hůře skloňovatelné (*dinghy*) jsem v textu ponechala ve své původní grafické podobě (. *V tomto případě se často vynechají **breast line**., překl.6, Může foukat tak silný vítr, že nebude možné vyvézt druhou kotvu na **dinghy**., překl. 16*) Slova, která pocházejí z angličtiny, ale už jsou v „jachtařské češtině“ dobře známá. jsem používala v českém přepisu (*šekl, vinšna, bocmanská lavička,...*).

V případech, kdy francouzské výrazy nemají v češtině svůj ekvivalent, jsem se rozhodovala tak, aby se z textu neztratila žádná podstatná informace. Například ve větě: *Arrivés à bout de leur ligne, l'avant est rappelé par celle-ci, et en travers l'action du courant sur les **œuvres vives** devient prépondérante par rapport à celle du vent sur les **œuvres mortes** et le gréement., orig. 60.* , jsem absenci vhodných ekvivalentů řešila opisem (*Když se dostane až na konec swingu a kotevní souprava se napne, přední část se stočí do původního směru. Zároveň proud, který působí na **část lodě ponořenou do vody**, začne převažovat nad větrem, který působí na **část lodě nad vodou**., překl. 14*) Na jiném místě byla informace nejprve vysvětlená a potom pojmenovaná výrazy, pro které neexistují české protějšky. Z tohoto důvodu jsem se ji po konzultaci rozhodla vynechat (*C'est ce que l'on appelle surpatter ou surjaler., orig. 55*)

V některých případech mají francouzská slova širší význam a české protějšky nikoliv. Například francouzské slovo *arriver*, které se v tomto textu vyskytuje velmi často a vyjadřuje širokou škálu významů, je třeba v tomto kontextu překládat prakticky výhradně slovem *připlouvat*.

3.3. Syntaktické problémy

Text je na určitých místech velmi nepřehledný. Autor ze snahy podat co nejvíce informací text velmi kondenzuje (nejčastěji pomocí formy gérondif). Gérondif lze do češtiny přeložit doslova pomocí přechodníku, ale v současném českém textu je jeho použití velmi vzácné a tak vzhledem k žánrově-stylistickým normám, jsem tyto kondenzované vazby překládala opisem a velmi často explikovala jejich obsah a věty dělila na kratší úseky, aby byl text srozumitelný. Například - *Dans le cas de l'affourchage en rivière, si le vent s'y prête, il suffit de se laisser culer au courant **en filant** le premier mouillage, et **en allongeant**, si besoin est, avec les bouts disponible du bord.* orig. 65- jsem ponechala v překladu větu ve stejné délce (*Při kotvení do V na řece, když chytíte vítr, stačí nechat loď v proudu splouvat pozpátku, zatímco spustíte první kotevní lano a prodlužujete jej, je-li třeba, s lany, které jsou k dispozici na palubě.*, překl. 16). Na některých místech bylo ovšem nutné věty krátit, aby byl text přehlednější a srozumitelnější. *Un bateau peut, sous voilure réduite, rester obéissant à la bare tant qu'il a de la vitesse, mais s'il est mal équilibré et si pour une raison quelconque il perd sa vitesse, il ne sera plus manœuvrant.*, orig. 58 . V tomto případě nevadilo větu rozdělit na dvě kratší (*Lod' i pod zrefovanými plachtami zůstává ovladatelná pod kormidlem, dokud má rychlost. Když však není vyvážená, nebo z jakéhokoli důvodu ztratí rychlost, není už ovladatelná.*, překl. 12)

4. Metody řešení překladatelských problémů

Při překladu bylo mým hlavním cílem, aby text byl srozumitelný pro českého čtenáře. Proto jsem v některých částech text výrazně explikovala a konkretizovala, jelikož tyto vlastnosti originálu na některých místech chyběly.

Hlavním zdrojem pro vyhledávání vhodných ekvivalentů a kontextu byly primárně internetové zdroje a posléze konzultace s odborníky či s rodilým mluvčím. Postupovala jsem od nižších úrovní textu, kdy je jednotkou překladu slovo, k vyšším, kdy je jednotka překladu věta, odstavec až postupně celý text.

Jednotlivým příkladům překladatelských řešení se budu věnovat v následujících podkapitolách.

4.1. Intelktualizace překladu

Jednou z hlavních metod, kterou jsem při překladu používala, byla intelektualizace. Jak už bylo řečeno, originální text nebyl místy dobře srozumitelný a díky vysoké míře kondenzovanosti mu chyběla přehlednost.

Vkládání logických vazeb je jedním ze způsobů intelektualizace. Vzhledem k tomu, že se v textu často vyskytovaly dlouhá kondenzovaná souvětí, jsem často věty dělila na kratší úseky a vkládala mezi ně spojky, které usnadní porozumění. Například věta :*Souvent, les bateaux de course ne sont pas pourvus du minimum indiqué, tout ce matériel étant lourd et encombrant.*, orig. 54, je díky použití podřadící předložky srozumitelnější. (*Motorové čluny často nejsou tímto povinným minimem vybaveny, protože všechny tento materiál je těžký a překáží.*, překl. 9). V jiném případě jsem dlouhou větu rozdělila a přidala logické vazby a vedlejší věty. (*Ainsi, on n'aura pas à sortir une grande longueur de chaîne de la cale, on évitera que le nylon ne se détériore sur le fond, et la longueur totale à mettre dehors sera à peine supérieure à celle d'un mouillage uniquement sur chaîne.*, orig. 57. - *Nemusíte pak vyhodit tak dlouhý kus řetězu z lodi a vyhnete se tomu, aby se lano poničilo o dno. Celková délka, kterou je potřeba spustit, není o moc větší než při kotvení pouze na řetězu.*, překl. 11)

V jiných případech jsem původní věty, které byly napsány poněkud vágním způsobem, upřesňovala a dovysvětlovala. Ve francouzštině tato vágnost působí přirozeně a

čtenáře neruší, ale v češtině bylo nutné význam zpřesnit. *La manœuvre se terminera sur les obstacles ou bateaux au mouillage sous le vent.*, orig. 58 - *Manévr skončí na **podmořských překážkách** nebo na lodích **zakotvených** v závětrí.*, překl. 12. Nebo *Le mouillage d'une ancre à jas est délicat.*, orig. 55- *Kotvení s admirální kotvou **vyžaduje obzvlášť citlivý přístup.***, překl. 10. Obdobnou tendenci lze sledovat například i při překladu této vysoce kondenzované věty: *L'angle entre les deux lignes de mouillage limitera les embardées du bateau et ainsi les-à-coups **propices à faire chasser.***, orig. 63/ *Úhel mezi dvěma kotevními lany zmírní náhlé vychýlení přídě a také nárazy, **kvůli kterým by se kotva mohla vysmeknout.***, překl. 15

Ve všech případech, kdy jsem přistupovala k intelektualizaci některých částí, jsem vycházela z hlavní funkce textu, tedy aby informoval, poučil českého čtenáře a byl pro něj srozumitelný.

4.2. Syntaktická a slovnědruhovná transpozice

Slovnědruhovná transpozice je velmi častým způsobem překladu a je s ní velmi úzce spjatá i transpozice větněčlenská. (Šabršula, 2007). Tuto metodu překladu jsem používala opakovaně. Například v této větě: *Nous avons décerné le prix, il y a quelques saisons, à un de nos équipiers, **auteur** du «bon coup» suivant.*, orig. 16 / *Před několika lety jsme tuto cenu udělili jednomu členovi naší posádky, **který předvedl** následující „kousek“.*, překl. 7 V tomto případě bylo podstatné jméno nahrazeno slovesem a doplněno vztažným zájmenem. Dalším typickým příkladem transpozice je tato dvojice vět: *Pendent ce temps, on aura effectué le petit circuit normal: **vent arrière, empannage, vent de travers.***, orig. 170 / *Během této doby loď ujede celé kolečko: **plout na zadní vítr, přehodit plachtu a plout na boční vítr***, překl. 22. V tomto místě byla podstatná jména přeložena infinitivními vazbami. Podobně lze podstatné jméno s předložkou převést příslovcem (*On casse l'erre du bateau vent debout pour arriver **sans vitesse** à l'endroit prévu pour mouiller.*, orig. 60/ *Sníží se rychlost lodě proti větru, aby se **pomalů** dostala na vybrané místo pro zakotvení.*, překl. 14)

Syntaktická transpozice se použije při překladu francouzských polovětných konstrukcí, které se buď začlení do věty, přeloží větou vedlejší nebo v některých případech se částečně vynechají a částečně začlení, vždy však s ohledem na zachování smyslu informace původního textu. Například *En cas de perte de la principale, l'ancre secondaire, dans certaines, risque d'être trop faible pour être utile.*, orig. 54/ *V **případě, že se hlavní kotva***

ztratí, hrozí, že by za jistých podmínek mohla být pro správné použití náhradní kotva příliš slabá., překl. 9 je převodem polovětné konstrukce pomocí vedlejší věty. Podobně *Vent arrière, ils arrivent à remonter sur leur mouillage*, orig. 60/ *Vane-li vítr od zádi, žene loď nad kotvu.*, překl. 14, kdy překlad explikuje přesnou polohu lodi nad kotvou, nikoliv nad kotvištěm, jak je v originále.

4.3. Koncentrace a diluce

Jak už bylo zmíněno výše, v některých místech píše autor velice kondenzovaně, jinde jsou naopak informace vyjádřeny poněkud rozvláčně. Z toho důvodu jsem použila metodu koncentrace a diluce, lze také mluvit o kondenzační nebo amplifikační transpozici (Šabršula, 2007).

Zředění, neboli diluci, textu jsem používala v případech, kdy vysoká míra kondenzovanosti informací vyžadovala příliš velkou pozornost čtenáře. Vyhýbala jsem se tomu, abych text pro české publikum příliš zjednodušovala a pozměnila tak jeho původní styl, nicméně v některých případech bylo toto rozvolnění nutné. Například: *Le premier principe est de garder son sang-froid, de façon à effectuer la manœuvre dans l'ordre et avec méthode.*, orig. 166/ *První zásadou je zachovat si chladnou hlavu do té míry, aby bylo možné uskutečnit manévry v pořádku a podle pravidel.*, překl. 21. Nebo *Même avec une bonne quantité d'ancre, empenelées, affourchées, en barbe et des kilomètres de chaîne dehors, je ne pense qu'étaler un bon mauvais temps venant du large en rade foraine soit une situation bien enviable.*, orig. 69 / *I s dostatečným počtem kotev, zakotvení v závěsu, do V, v ostrém úhlu nebo s kilometry spuštěného řetězu, si nemyslím, že hodně špatné počasí přicházející z volného moře je na otevřené rejdě situací, kterou by mohl kdokoliv závidět.*, překl. 17 Na těchto dvou větách je dobře patrné i jakým způsobem autor zachází s adjektivem *bon/bonne*. Při překladu do češtiny bylo nutné jeho význam konkretizovat a převést jeho význam v tomto konkrétním kontextu. Proto je v první části věty adjektivum (*bonne quantité*) převedeno jako *dostatečný počet*. V druhé části (*un bon mauvais temps*) je toto přídavné jméno přeloženo pomocí slovnědruhovú transpozice příslovcem *hodně špatné počasí*. Podobným způsobem se z francouzštiny do češtiny převádějí i vazby s infinitivem, které je třeba nahradit vedlejší větou. *Si le vent souffle du quai, un tel système présente un inconvénient: celui de voir le bateau s'éloigner un peu trop du bord pour pouvoir embraquer et débarquer.*, orig. 12/ *Když*

*vítr vane od nábřeží, není tento systém výhodný. Loď se totiž od břehu vzdálí příliš, že **nebude možné na ní nastupovat a z ní vystupovat.***, překl. 6 Také zde je vidět, že původní věta s dvojtečkou byla rozdělena na dvě věty kratší a opět byl hlavním kritériem překladu smysl výpovědi a nikoliv struktura věty.

Opačným postupem byla koncentrace v případech, kdy způsob, jakým byly informace v textu vyjádřeny, byl nepřehledný a mohl by čtenáře zmást. Například *Par sa prise au vent, elle aidera le bateau à dériver vite pour faire tête franchement.*, orig. 63/ **Na větru pomůže lodi se rychle otočit, aby se mohla postavit přímo proti větru.**, překl. 14. Nebo například *.Cette formule est très pratique, à condition que l'écubier soit bien étanche, et cela ne peut être réalisé qu'avec un bouchon **qui se visse.***, orig. 57 / **To je velmi praktický způsob za podmínky, že je průvlak dobře připevněný. Také se musí provádět pouze s funkčním kotevním vrátkem.** překl. 11. V tomto případě byla původní francouzská vedlejší věta převedena shodným přívlastkem, který již implikuje, že se otáčí.

Vždy jsem se snažila dodržet povahu původního textu a místa, která jsem rozvolňovala, jsem se snažila kompenzovat jinde právě pomocí kondenzace, tak aby překládaný text co nejvíce odpovídal svému originálu.

4.4.Generalizace

V některých případech autor používá velmi konkrétní výrazy, které mohou být považovány pouze za zástupce, které mají označit celou skupinu. Například ve větě: *Il convient de vérifier qu'aucune manille n'es tde résistance inférieure à la chaine ou au **nylon.***, orig. 56, slovo *nylon* je označením pro jakékoliv lano, nikoli pouze pro lano nylonové. Z tohoto důvodu v překladu používám hyperonymum (*Je dobré ověřit, aby žádný šekl neměl menší únosnost než řetěz nebo **lano.***, překl. 10). Autor původního textu francouzský výraz *nylon* používá jako synonymum pro *aussièr*e, nebo zkrácení celého názvu *aussièr*e de nylon (*Le mouillage uniquement sur nylon..., on évitera que le nylon ne se détériore sur le fond.*, překl. 57) domnívám se však, že v češtině by byl doslovný překlad pro českého čtenáře zavádějící.

Jistého zobecnění jsem se dopustila například i ve větě: *Si le mouillage compte déjà **quelques occupants**, il faut laisser tomber votre ancre à un endroit où vous ne pouvez pas gêner les autres bateaux.*, orig. 60/ **Jestliže už na kotvišti jsou nějaké lodě, je potřeba hodit**

kotvu v místě, kde nebudete vadit ostatním., překl. 13 Opět jsem se rozhodovala podle smyslu celé věty a částečnou nivelizaci tohoto úseku jsem se pokusila kompenzovat na jiných místech překladu. Podobně jako v případě *Le petit manège des voisins n'étant pas forcément synchronisé avec le vôtre, il est bien évident que si les cercles d'évitage se coupent ou se tangentent, il y aura choc à un moment ou à un autre.*, orig. 60/ *Vaši sousedé se nutně nemusí pohybovat jako vy a je zřejmé, že když se swingy protínají nebo dotýkají, znamená to, že snadno může dříve nebo později dojít k nárazu.*, překl. 14. Zde jsem se rozhodovala na základě žánrově-stylistických norem a personifikaci v úvodu věty (*Le petit manège*) jsem vynechala, jelikož nezapadala do zbylé části textu. U překladu této věty lze také sledovat vyšší míru kondenzace cílového textu.

5. Typologie posunů

Nyní zmíním hlavní posuny, kterých jsem se při překladu dopustila. Důvodem bylo zachování hlavní funkce textu, srozumitelnosti a dodržení žánrově-stylistických norem, které se u tohoto typu textu očekávají.

Záměrně jsem na některých místech vynechávala redundantní informace, které již byly v textu jinak vyjádřené. Například již zmíněné vynechání věty *C'est ce que l'on appelle surpatter ou surjaler.*, orig. 55-56. Vynechání bližšího určení, které je již ve slovese vyjádřené a v češtině by působilo nadbytečně: *C'est, bien sûr, plus onéreux à l'achat.*, orig. 56/ *Ty jsou samozřejmě daleko dražší.*, překl. 10 nebo *L'inconvénient du mouillage sur chaîne est la grande longueur de chaîne qu'il faut sortir de la cale.*, orig 57/ *Nevýhodou kotvení na řetězu je jeho velká délka, kterou je potřeba vypustit.*, překl. 11. Také při překladu: *Le mouillage uniquement sur nylon n'est jamais recommandé.*, orig 57/ *Kotvení pouze na laně se nedoporučuje.*, překl. 11, jsem vypustila příslovce času, jelikož je v českém slovesu tento význam již obsažený a není nutné ho zbytečně zdůrazňovat.

Některé části jsem kvůli špatné srozumitelnosti originálu trochu zjednodušila. Jedná se buď o přeformulování informací a to tak, aby zůstal zachován smysl, ale výpověď byla jasnější (*Il faut vous rappeler, s'il y a du courant, que, dans le cas où il est contre le vent, suivant la force relative de cuex-ci, tous les bateaux ne vont pas éviter de même façon.*, orig. 60/ *Je dobré si připomenout, že pokud je proud v místě kotvení relativně silnější než vítr, všechny se lodě neotáčí stejně.*, překl. 13) Jinde jsem poměrně kompaktní francouzské

vyjádření řešila opisem, aby se žádná informace neztratila (*Le seul ennui, c'est qu'elle était très encombrante.*, orig. 55/ *Její jedinou nevýhodou byly příliš velké rozměry.*, překl. 9.)

Jak už bylo řečeno v přechozích kapitolách, text na některých místech obsahoval archaizující výrazy. (*Nous, nous n'avions pas envie de rire, et j'ai traité le malheureux de **tous les noms d'oiseaux**.*, orig. 16/ *Nám ale moc do smíchu nebylo a já toho nešťastníka počastoval všemožnými nadávkami.*, překl. 7.) Tento rys v cílovém textu nebyl zachován, jelikož je určen pro současného čtenáře. Podobně jsem řešila i použití jachtařské terminologie.

Ačkoliv intelektualizace textu a dovysvětlování informací je většinou považováno za nežádoucí překladatelský posun, v tomto případě bylo nejdůležitějším hlediskem to, aby text splňoval svou funkci. Z tohoto důvodu byla jistá míra intelektualizace nezbytná.

Místy je text také konkretizován, a to zejména kvůli odlišnému sémantickému rozsahu některých francouzských slov. Francouzština je jazyk abstraktnější a autor tohoto textu se vyjadřuje na některých místech vágním způsobem, proto byla konkretizace v češtině nutná.

Vzhledem k odlišným žánrově-stylistickým normám a konvencím byl text na některých místech nivelizován na úrovni lexikální i stylistické. Domnívám se však, že jde o správné překladatelské řešení, jelikož český populárně naučný text je obecně méně expresivní než francouzský, nicméně by neměl ztrácet svůj popularizační charakter.

6. Závěr

Překlad francouzské jachtařské příručky *Guide de manœuvre*, kterou napsal Éric Tabarly, do českého jazyka nebyl zcela jednoduchý. Narazila jsem na celou řadu problémů, které měly svůj původ většinou v jazykových rozdílech mezi těmito dvěma jazykovými systémy. Vzhledem k vysoké odbornosti výchozího textu jsem využila možnosti konzultovat překlad s odborníky na jachting. Ačkoliv nějaké znalosti z této oblasti mám, domnívám se, že bez těchto odborných konzultací bych překlad nemohla vydávat za fakticky správný.

Používala jsem metody koncentrace a diluce, slovnědruhovou a syntaktickou transpozici, konkretizaci a generalizaci textu a na některých místech jsem originál částečně intelektualizovala. Výsledný text by měl být srozumitelný, přehledný a koherentní.

Cílem překladu bylo dodržet hlavní funkci textu, zachovat všechny podstatné informace obsažené v originálu, dodržet jeho vlastnosti v překladu a přizpůsobit text žánrově-stylistickým normám a konvencím českých populárně-naučných textů a to tak, aby odpovídal pravidlům českého odborného diskursu.

BIBLIOGRAFIE

Primární literatura:

TABARLY, Éric : *Guide de manœuvre*, Luçon : Éditions Le Télégramme, 2008, ISBN 978-2-84833-204-8

Sekundární literatura:

ČECHOVÁ, Marie; KRČMOVÁ, Marie; MINÁŘOVÁ, Eva. *Současná stylistika*. Praha : Nakladatelství Lidové noviny, 2008. 381 s.

HARTMANNOVÁ, Věra, et al. *Pravidla českého pravopisu*. Olomouc : Nakladatelství Olomouc, 1998. 351 s.

NOVOTNÝ, František. *Za kormidlem nejen na Jadranu*. Praha : IFP Publishing&Engineering s.r.o., 2010. 283 s. ISBN 978-80-87383-05-6.

ŠABRŠULA, Jan. *Teorie a praxe překladu*. 2007. Ostrava : Ostravská univerzita v Ostravě, 2007. 141 s. ISBN 978-80-7368-372-6.

ŠABRŠULA, Jan. *Základy francouzské stylistiky*. Vyd. 1. Ostrava : Ostravská univerzita, Filozofická fakulta, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7368-634

Slovníky:

Fin Publishing. *Francouzsko-český slovník*. Olomouc : Fin Publishing, 1997. 1115 s.

Le Nouveau Petit Robert, Paris: Dictionnaires Le Robert – SEJER, 2008. ISBN 978-2-84902-386-0

Le Trésor de la Langue Française [online]. 2010 [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://atilf.atilf.fr/>>.

VOMÁČKOVÁ, Libuše, et al. *Francouzsko-český technický slovník*. Praha : Nakladatelství technické literatury, 1978. 935 s.

Internetové zdroje:

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales [online]. 2009 [cit. 2011-5-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.cnrtl.fr/>>.

Neptunovo [online]. 2008 [cit. 2011-02-24]. Dostupné z WWW:
<<http://neptunovo.dopohody.net/index.html>>.

Euromarina [online]. 2010 [cit. 2011-04-25]. Kotvení a typy kotev. Dostupné z WWW:
<http://www.euromarina.cz/jachting-yachting/jachting/kotvy/kotveni_kotvy.htm>.

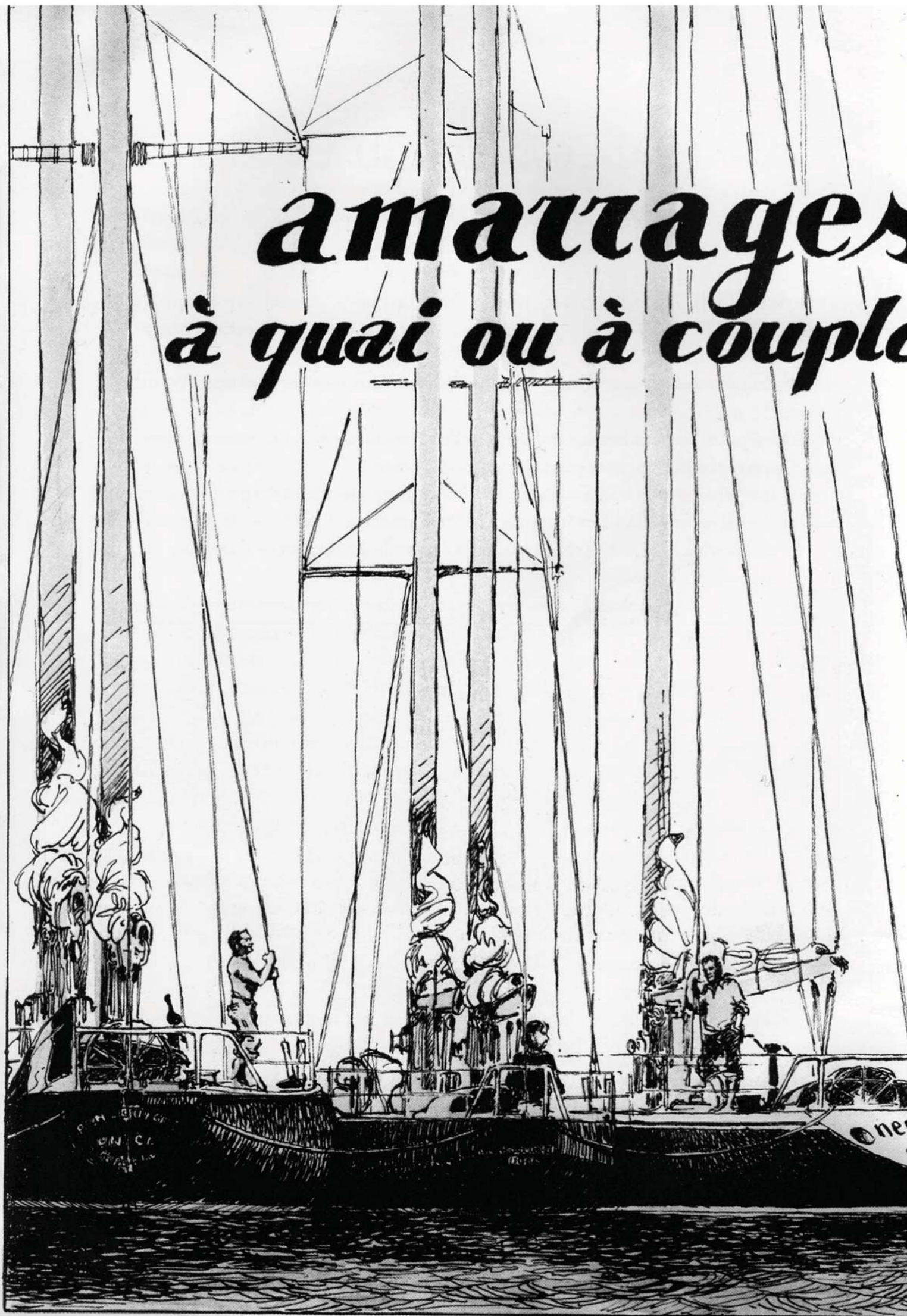
Charteronline [online]. 2011 [cit. 2011-05-01]. Noční měra kotvení. Dostupné z WWW:
<http://www.charteronline.cz/chart_new/zakormidlem_ukazka_155-167.pdf?PHPSESSID=e605a32089b00c9ad648eb97d43df87c>.

Vendée Globe [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. Glossaire. Dostupné z WWW:
<<http://www.vendeeglobe.org/fr/glossaire.html>>.

Association Eric Tabarly [online]. 2010-2011 [cit. 2011-05-13]. Dostupné z WWW:
<<http://www.asso-eric-tabarly.org/>>.

PŘÍLOHA

amarrages à quai ou à couple



AMARRAGES À QUAI OU À COUPLE

Amarrage à quai

Le bateau sera tenu à sa place par des amarres qui portent des noms précis :

a) Les pointes avant et arrière sont celles qui de la proue partent le plus loin vers l'avant, de la poupe le plus loin vers l'arrière.

b) Les traversiers avant et arrière partent de l'avant et de l'arrière, perpendiculairement à l'axe longitudinal du bateau.

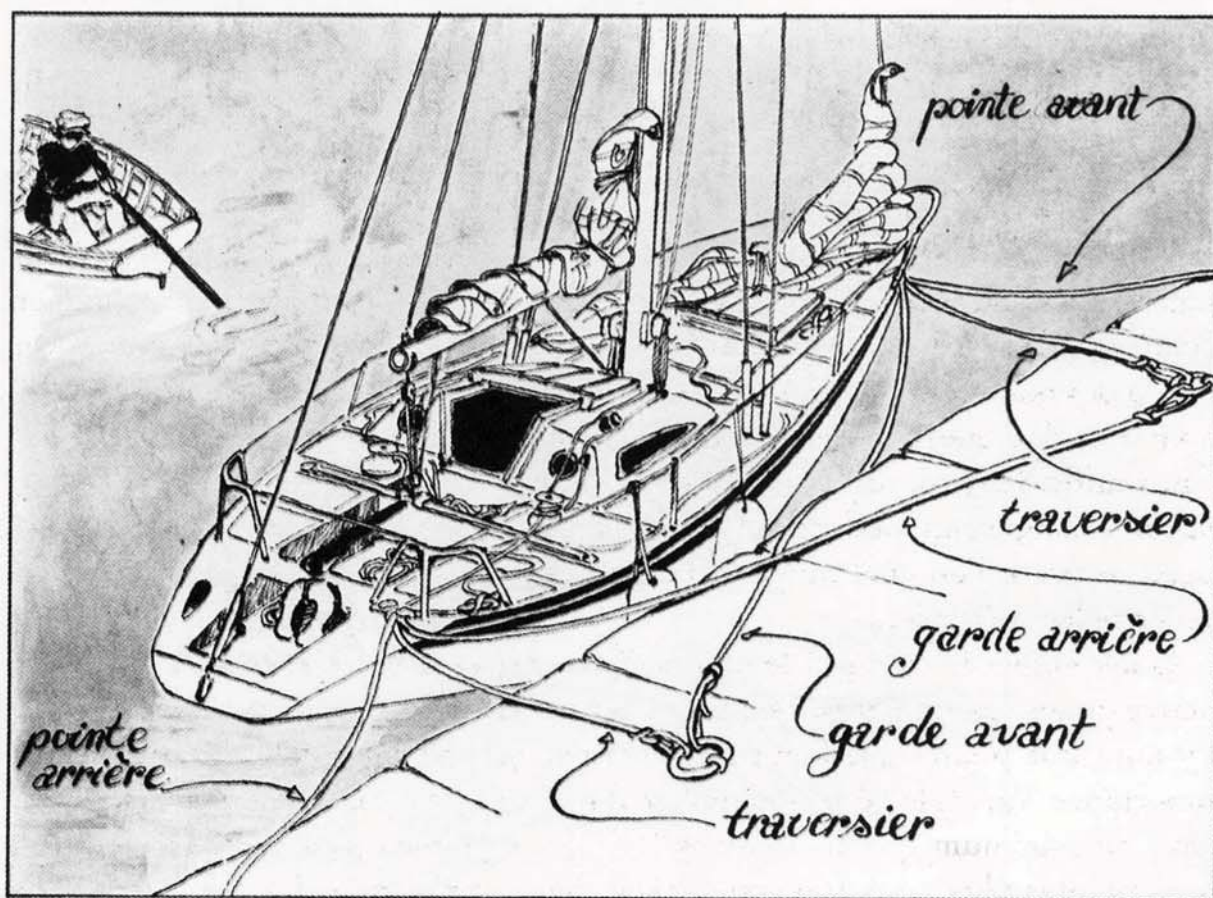
c) Les gardes avant et arrière partent l'une de l'avant vers l'arrière, l'autre de l'arrière vers l'avant.

On voit qu'ainsi amarré, et si les amarres sont correctement réglées pour forcer ensemble deux à deux (celles qui empêchent d'avancer et celles qui empêchent de reculer), le bateau est maintenu contre le quai, et qu'il ne peut ni reculer ni avancer, tout en restant parallèle au quai. C'est l'amarrage théorique classique, mais on ne tiendra pas toujours son bateau avec six amarres. Cet amarrage est sans inconvénient dans le cas d'un accostage à un quai sans marée, ou le long d'un ponton qui monte et descend avec celle-ci. Si l'on s'accoste à un quai où il y a du marnage, il va falloir régler les amarres à mesure que la mer changera de niveau. Dans ce cas, on supprimera souvent les traversiers. On mettra des pointes et des gardes très longues, de telle sorte que le bateau puisse monter et descendre le long du quai sans avoir à reprendre l'amarrage. Si le vent souffle du quai, un tel système présente un inconvénient : celui de voir le bateau s'éloigner un peu trop du bord pour pouvoir embarquer et débarquer. Dans ce cas, si l'on veut que le bateau reste le long du quai, on sera obligé de remettre les traversiers.

Quelquefois, le manque de points d'amarrage sur le quai peut empêcher de mettre toutes ces aussières. En particulier, si l'on accoste une extrémité de quai, il y aura une pointe que l'on ne pourra pas mettre, mais cela n'a pas grande importance. En règle générale, un bateau, pour être correctement amarré, doit avoir au minimum quatre amarres, soit deux pointes plus deux gardes, soit deux pointes plus deux traversiers, soit deux gardes plus deux traversiers. Il

faut, en fait, réaliser un amarrage symétrique entre l'avant et l'arrière. Il ne serait pas bon d'avoir par exemple à l'arrière une garde et un traversier, et à l'avant un traversier et une pointe. Trop de gens se contentent encore d'une amarre devant et d'une autre derrière, frappées un peu n'importe où. Le bateau va alors reculer ou avancer suivant le vent et le courant, et risque de venir sur les bateaux à poste devant ou derrière. Il risque aussi de ne pas rester parallèle au quai, et ses défenses, à moins d'en disposer partout de l'avant à l'arrière, ne porteront plus.

S'il y a sur le quai des bittes d'amarrage, vous devez, à l'extrémité de vos amarres, faire des boucles assez longues. Si la bitte a déjà une ou plusieurs amarres, vous devez passer votre boucle à l'intérieur de toutes les précédentes avant de la capeler sur la bitte. Dans ces conditions, les amarres disposées avant la vôtre pourront être dégagées facilement, la vôtre restant en place. Si vous êtes le premier à mettre la vôtre sur la bitte et si vous n'avez pas fait



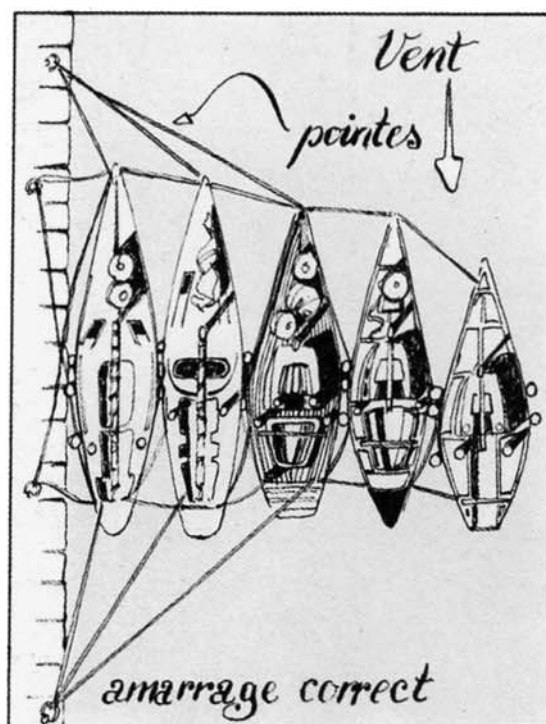
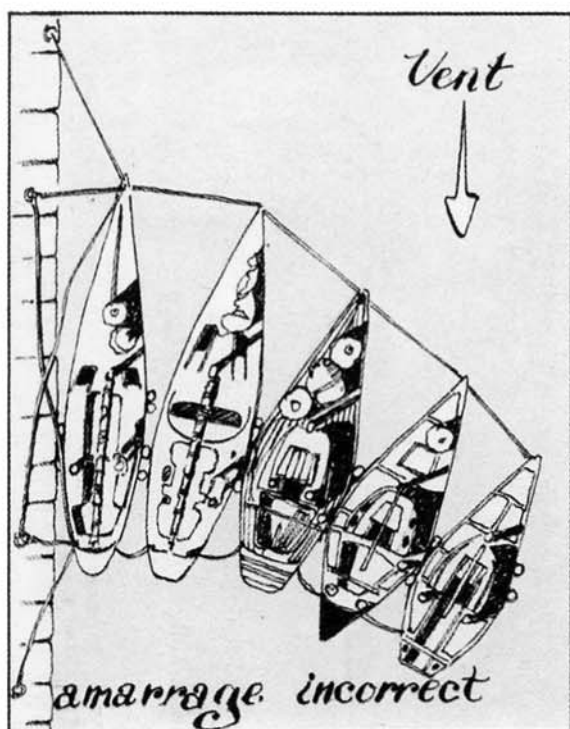
de boucle assez longue, les suivants ne pourront pas disposer leurs amarres comme indiqué précédemment, et vous risquez de ne plus pouvoir dégager la vôtre quand vous le voudrez.



Amarrage à couple d'un autre bateau

Si un petit bateau vient accoster un plus gros, rien n'empêche d'adopter la disposition classique : pointes, traversiers et gardes. Si ce sont des bateaux de longueur à peu près similaire, on ne pourra pas mettre les pointes. Les gardes et les traversiers doivent être bien réglés, pour que les défenses portent toujours correctement. Beaucoup se contentent de s'amarrer ainsi, et l'on peut voir quelquefois toute une série de bateaux à couple les uns des autres, où seul le premier tient tous les autres au quai, à des pieux ou à des bouées devant et derrière. Je ne pense pas que cela soit correct. Les nouveaux arrivants doivent, eux aussi, envoyer des amarres avant et arrière sur les points fixes d'amarrage. Sinon, dès que le vent ou le courant deviennent forts, les amarres du premier, faites pour tenir un bateau mais pas dix, peuvent casser, de même pour ses taquets ou ses bittes, qui risquent également de s'arracher. De toute façon, même si rien ne casse, il ne sera pas agréable pour les occupants du premier bateau d'entendre leurs amarres, tendues à mort, grincer dans les chaumards.

Ne pas oublier que c'est au nouvel arrivant de mettre ses défenses et de veiller à ce que son amarrage soit bien correct et sans risque pour son voisin.



Il faut toujours être attentif à ce que l'on fait pour ne pas être le lauréat du concours du meilleur gag de l'année. Nous avons décerné le prix, il y a quelques saisons, à un de nos équipiers, auteur du « bon coup » suivant : nous arrivions à Yarmouth avec *Pen Duick VI* en pleine nuit, nous nous accostons à couple d'un yacht à moteur anglais. La manœuvre s'était passée en douceur, et nous n'avions sans doute pas réveillé les occupants du bateau anglais. Un de mes équipiers veut alors glisser une défense supplémentaire. L'intention était louable. Pour ce faire, il cale son dos sur le roof du bateau à moteur, et pousse avec ses pieds sur le bordé de *Pen Duick*. Il n'avait pas remarqué qu'il s'était adossé à une vitre, et il est passé au travers. L'heure matinale a empêché les spectateurs de pouvoir rire un bon coup, car l'effet n'était pas mauvais. Nous, nous n'avions pas envie de rire, et j'ai traité le malheureux de tous les noms d'oiseaux. Le couple anglais, ainsi réveillé, n'avait pas non plus envie de rire.



movillages

titougn

MOUILLAGES

Le matériel

Tout bateau doit posséder au moins deux ancres, mais il n'est pas mauvais d'en avoir trois. En cas de perte de la principale, l'ancre secondaire, dans certaines circonstances, risque d'être trop faible pour être utile. D'autre part, pour un affourchage devant limiter le rayon d'évitage du bateau, il n'y a pas de raison d'avoir une ancre plus faible que l'autre dans une direction. Il est donc préférable d'embarquer deux ancres principales.

En ce qui concerne les chaînes, il en faut obligatoirement une qui soit d'une longueur minimum d'un maillon, c'est-à-dire 30 mètres, et une aussière de mouillage en nylon, également de 30 mètres minimum. Il est recommandé de posséder aussi une deuxième aussière en nylon et deux morceaux de chaîne, d'une dizaine de mètres chacun, d'un calibre plus fort que la chaîne de 30 mètres.

Souvent, les bateaux de course ne sont pas pourvus du minimum indiqué, tout ce matériel étant lourd et encombrant. De plus, un bateau de course est très rarement au mouillage sur ancre. Mais, pour un bateau de grande croisière, mouillant fréquemment, et en particulier s'il navigue dans des régions du monde où le remplacement d'une ancre perdue peut être impossible, l'équipement indiqué ici comme souhaitable devient à peine un minimum.

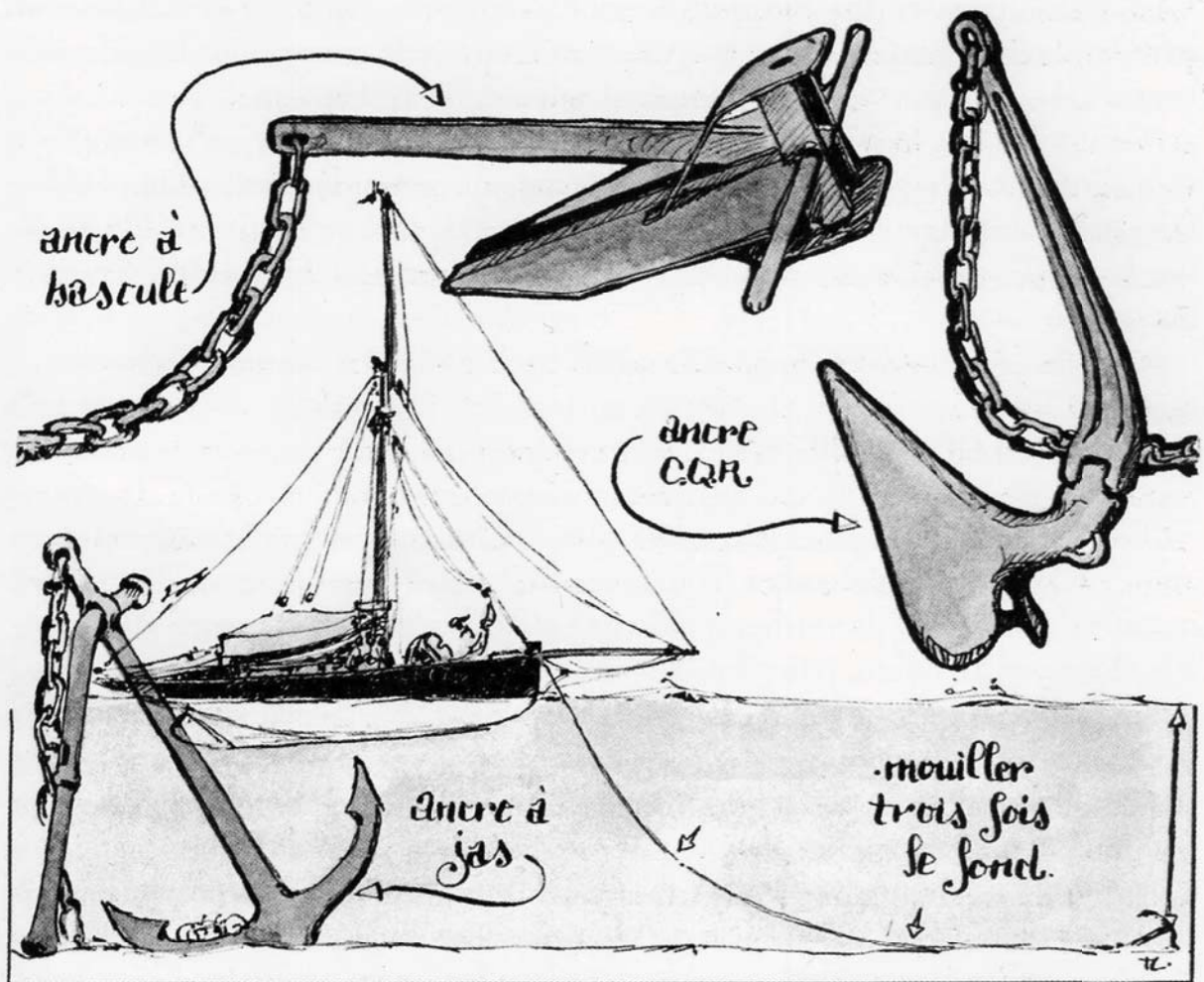
Le choix des ancres

En dehors du poids, qui dépend, comme le calibre de la chaîne, de la taille du bateau, le choix des ancres peut porter sur leur type.

L'ancre à jas. C'est la plus ancienne, elle a donc fait ses preuves. Elle tient bien sur toutes les sortes de fonds. En particulier, c'est la seule qui arrive à crocher sur les herbiers. Malheureusement, sur les autres fonds, il lui faudra,

pour la même tenue, être beaucoup plus lourde (trois ou quatre fois) que les ancres modernes. Si elle chasse, elle le fera en continuant à offrir une résistance constante. À poids égal, une ancre à jas longue et fine tiendra mieux qu'un modèle plus trapu. J'ai personnellement utilisé une ancre à jas conçue pour un hydravion anglais de la dernière guerre ; elle pesait à peine une vingtaine de kilos, pour une longueur de verge de 1,20 mètre et des pattes longues en proportion, lui permettant de s'enfoncer profondément et de trouver un sol plus dur. Je ne sais pas jusqu'à quelle force de vent et de mer elle était capable de résister à un gros hydravion quadrimoteur, mais pour un bateau de 15 mètres elle était parfaite. Le seul ennui, c'est qu'elle était très encombrante.

Le mouillage d'une ancre à jas est délicat. Il faut prendre soin de ne pas faire un tour autour d'une patte ou du jas avec la chaîne. C'est ce que l'on appelle



surpatter ou surjaler. Même dans le cas où elle a été correctement mouillée, cela peut malgré tout se produire, dans certaines conditions d'évitage.

Tous ces inconvénients, poids ou encombrement, surjalage ou surpattage, sont importants en comparaison des avantages que présentent ces ancres pour les mouillages sur fonds d'herbiers. C'est pour cela que l'ancre à jas n'est pratiquement plus employée à bord des yachts.

L'ancre soc de charrue, dont la plus répandue est la C.Q.R., est excellente. Comme l'ancre à jas, si elle chasse, elle le fera en continuant à offrir une résistance constante, contrairement aux ancres à bascules, qui chassent tout d'un coup et quelquefois ne recrochent pas. Ce type d'ancre a pour seul inconvénient de rester largement en saillie à son poste de repos sur le pont.

Les ancres à bascule, d'une façon générale, n'offrent pas tout à fait autant de tenue, à poids égal, qu'une ancre charrue, mais leur commodité de rangement les rend très pratiques.

Attention : dans tous ces types d'ancres, il y a les bonnes et les mauvaises. Certaines ancres à jas, mal conçues, ne crochent jamais. Si la C.Q.R. est excellente, les imitations sont mauvaises et il en est de même pour les ancres à bascule.

Généralement, toutes ces ancres et ces chaînes sont en acier galvanisé. Cela veut dire qu'en deux ou trois ans elles seront couvertes de rouille. On peut les faire galvaniser à nouveau, mais si vous voulez être tranquilles jusqu'à la fin de vos jours, il existe des ancres et des chaînes en acier inox. C'est, bien sûr, plus onéreux à l'achat.

La ligne de mouillage

On appelle ainsi l'ensemble ancre plus chaîne, ou ancre plus aussière, ou ancre plus chaîne plus aussière. Toutes ces différentes parties sont reliées par des manilles. Il convient de vérifier qu'aucune manille n'est de résistance inférieure à la chaîne ou au nylon. Il faudra souvent deux manilles pour certaines liaisons. Ainsi, seule une grosse manille aura l'écartement suffisant pour aller sur un organeau d'ancre ou sur la cosse de l'aussière, mais son manillon sera trop gros pour la chaîne. Il est très important que toutes ces manilles soient souquées à la clé à molette, sinon elles risquent de se dévisser.

Le mouillage uniquement sur chaîne peut être recommandé dans tous les cas. C'est le plus sûr. La chaîne, par son poids, assure l'élasticité du mouillage, et si l'on en file une bonne longueur, dans les plus fortes secousses, l'extrémité

inférieure reposera toujours sur le fond sur plusieurs mètres, évitant à la verge de l'ancre de se soulever, et empêchant son déchaussage.

En mouillant sur chaîne, il faut filer au minimum trois fois la profondeur d'eau à marée haute. Si vous le pouvez, et si le vent fraîchit, n'hésitez pas à en filer davantage. Cette règle est valable par fonds moyens. Par petits fonds, elle est insuffisante. Par exemple, en mouillant par 3 mètres d'eau, si vous ne filez que 9 mètres de chaîne, le poids de ces 9 mètres sera trop faible pour que l'élasticité du mouillage, due au poids de la chaîne, soit suffisante. Toute la chaîne se soulèvera dans les à-coups, et l'ancre déchaussera.

L'inconvénient du mouillage sur chaîne est la grande longueur de chaîne qu'il faut sortir de la cale. Sur certains bateaux, ce n'est pas un problème car elle sort directement sur le pont par un écubier. Cette formule est très pratique, à condition que l'écubier soit bien étanche, et cela ne peut être réalisé qu'avec un bouchon qui se visse. À l'intérieur du bouchon, on peut avoir un crochet monté sur émerillon, qui permette ainsi de récupérer tout de suite l'extrémité de la chaîne. À bord des bateaux de course, on préfère stocker la chaîne dans le fond de la cale et vers le milieu du bateau, pour des raisons de répartition de poids ; il faut donc sortir la chaîne par le capot avant, en prenant garde de ne pas la frotter au passage pour ne pas abîmer celui-ci.

Le mouillage uniquement sur nylon n'est jamais recommandé. Pour ne pas chasser, il faut filer une telle longueur (à peu près six fois la hauteur d'eau) que le rayon d'évitage va être considérable. D'autre part, le nylon risque de s'user et de se couper sur les aspérités du fond.

Personnellement, je préfère donc utiliser la ligne de mouillage, composée d'un morceau de chaîne d'une dizaine de mètres, de fort calibre pour que son poids soit efficace, et d'une aussière de nylon. Ainsi, on n'aura pas à sortir une grande longueur de chaîne de la cale, on évitera que le nylon ne se détériore sur le fond, et la longueur totale à mettre dehors sera à peine supérieure à celle d'un mouillage uniquement sur chaîne.

Comment mouiller

Choix du mouillage.

La possibilité de mouillage dans les ports devient de moins en moins fréquente. Le développement de la plaisance a rendu nécessaire l'aménagement de ports pour recevoir un maximum de bateaux. Cela a donc conduit à supprimer les mouillages sur ancres, qui demandent beaucoup de place à cause du grand

rayon d'évitage de chacun. On mouille donc encore dans certains endroits peu fréquentés, dans des rivières et en mouillages forains. On appelle mouillage forain un mouillage dans une baie non abritée de tous les vents.

Si l'on ne connaît pas un endroit où mouiller, on peut le choisir en étudiant la carte. Les principaux bons mouillages forains y sont généralement indiqués par une petite ancre, mais ils sont souvent destinés à de gros navires, pouvant supporter des clapots qui rendraient le mouillage intenable à un yacht.

On choisira donc son mouillage en fonction :

a) De la nature du fond. Éviter les fonds de roche, où les ancres peuvent rester engagées, et les herbiers, sur lesquels les ancres chassent.

b) De la profondeur. On évitera autant que possible les trop grands fonds car les lignes de mouillage des yachts ne sont généralement pas très longues et le remontage se fait à bras la plupart du temps (calcul de la hauteur d'eau à pleine mer et à basse mer avec l'annuaire).

c) Du courant. Éviter si possible les endroits à fort courant.

d) De l'abri. Plus la baie sera fermée, meilleur sera l'abri contre la houle. On pourra choisir une baie très ouverte si le vent vient de terre ou s'il fait très beau, et, dans tous les cas, il faudra être paré pour appareiller rapidement si le temps change.

Arrivée au mouillage.

On doit se présenter avec le minimum de voile, pour être manœuvrant sans avoir une trop grande vitesse, particulièrement si le mouillage est exigu ou encombré. Une manœuvre tout dessus à toute vitesse sera brillante si elle est bien réussie, mais, à la moindre erreur d'appréciation ou à la moindre fausse manœuvre, les dégâts seront également spectaculaires.

Suivant la force du vent, on se présentera donc tout dessus ou sous voile réduite. La règle impérative dans la diminution de la voile est de garder un bateau très équilibré. Un bateau peut, sous voile réduite, rester obéissant à la barre tant qu'il a de la vitesse, mais s'il est mal équilibré et si pour une raison quelconque il perd sa vitesse, il ne sera plus manœuvrant. Par exemple, si après être venu dans le vent pour mouiller, le skipper s'aperçoit que la place qu'il croyait bonne ne l'est pas, il va lui falloir abattre pour reprendre de la vitesse et repartir. Si le bateau ne porte de la voile que sur l'arrière, il va dériver longuement avant de le faire, et il peut même être incapable de reprendre de la vitesse. La manœuvre se terminera sur les obstacles ou bateaux au mouillage sous le vent. Si le bateau ne porte de la voile que sur l'avant, et s'il doit se faufiler en tirant des bords dans un espace restreint, il risquera,

après un virement de bord, d'abattre trop et d'être dans l'impossibilité de revirer immédiatement s'il le faut.

Un sloop sera donc obligé de se présenter avec foc et grand-voile, et viendra avec la toile qu'il portait au large, car il n'y a tout de même pas lieu de prendre des ris ou de changer de foc pour la seule arrivée au mouillage. On pourra se ralentir en laissant les voiles faseyer plus ou moins.

Une goélette, si sa grand-voile est importante, devra garder de grands focs, mais elle pourra amener toutes ses voiles entre les mâts. *Pen Duick III*, dont la grand-voile était très petite, restait très manœuvrant sous grand-voile et trinquette si le vent était fort. Il en sera de même pour un ketch, sous artimon plus trinquette ou foc. Il ne faut pas être trop sous-toilé, car dans ce cas le bateau ne sera plus manœuvrant. S'il perd sa vitesse, il ne la reprendra pas.

Si l'endroit est désert, vous êtes donc entièrement libre du choix de votre emplacement. Il est possible de mouiller en un lieu précis repéré sur la carte s'il y a des alignements remarquables. L'avantage de cette méthode réside dans le fait que, si vous vous êtes arrangé pour que votre ancre tombe bien à la croisée des alignements, vous êtes sûr d'être mouillé à un endroit où vous avez pu constater sur la carte que vous aurez suffisamment d'eau, même à mer basse, sur toute la surface de votre cercle d'évitage. C'est une garantie qui vous met à l'abri d'erreurs dans l'appréciation des distances. Mais avoir précisément deux alignements se croisant à un endroit souhaitable, cela reste l'exception. Théoriquement, on pourrait mouiller d'après des relèvements effectués au compas de relèvement, mais dans la pratique je ne crois pas beaucoup à cette méthode, à moins d'avoir à bord un navigateur pour la surveillance exclusive des relèvements. Dans la plupart des cas, on mouillera à l'œil, en n'hésitant pas à se servir du sondeur. Il convient de tenir compte, dans les régions où le marnage est important, de l'heure du mouillage pour savoir, grâce à la règle des douzièmes, ce qui restera d'eau sous la quille à marée basse. La règle des douzièmes est la plus simple pour le calcul de la hauteur d'eau, et pour le plaisancier qui n'aura jamais à faire son calcul avec une grande précision, c'est la seule qu'il ait besoin de connaître.

Cette règle est la suivante : la mer baisse de $\frac{1}{12}$ de l'amplitude de la marée durant la première heure qui suit la pleine mer. Elle baissera de $\frac{2}{12}$ pendant la deuxième heure, de $\frac{3}{12}$ pendant la troisième et la quatrième heure, de $\frac{2}{12}$ pendant la cinquième et de $\frac{1}{12}$ pendant la sixième heure.

La règle est la même pour la montée. Exemple : vous arrivez au mouillage 3 heures 30 après la basse mer. L'amplitude de la marée ce jour-là (dans l'annuaire : différence des hauteurs PM et BM) est de 6 mètres, à marée basse vous aurez

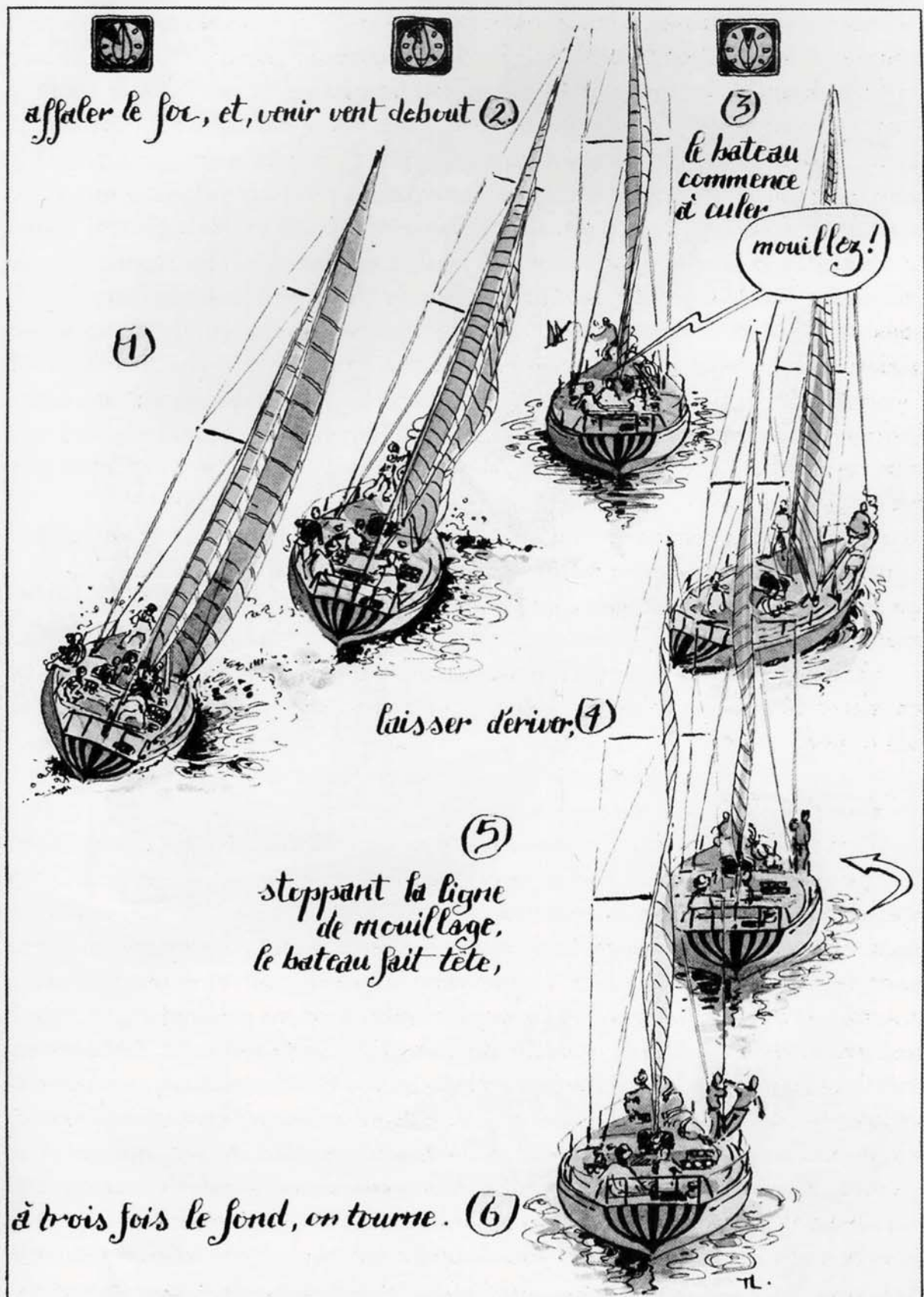
donc 3,75 mètres de moins que ce qu'indique le sondeur s'il est bien étalonné (6/12 pour les 3 heures plus la moitié de 3/12 pour les 30 minutes, soit 3 m + 0,75 m).

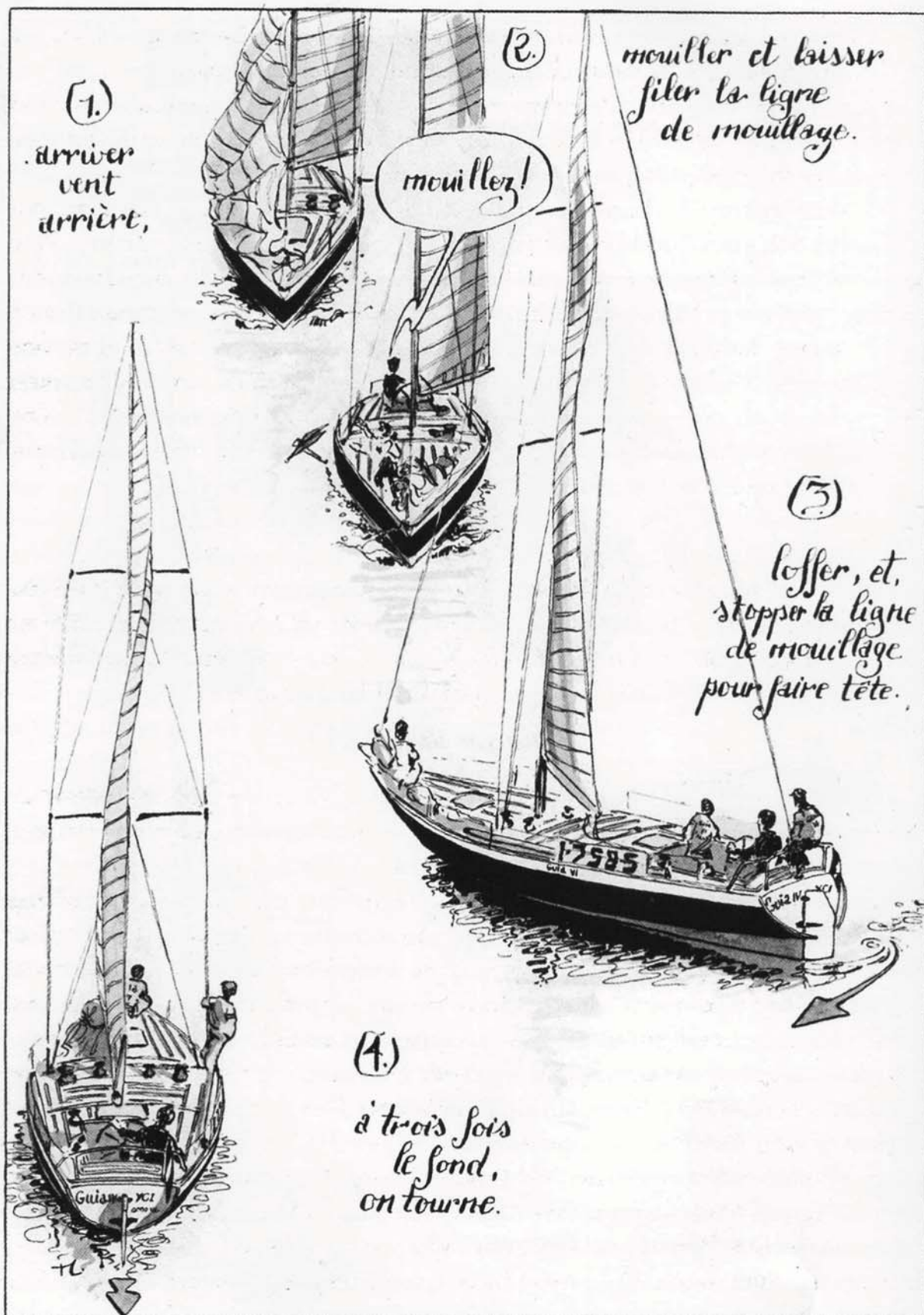
Si le mouillage compte déjà quelques occupants, il faut laisser tomber votre ancre à un endroit où vous ne pouvez pas gêner les autres bateaux. Il faut donc bien estimer votre rayon d'évitage et celui des autres. Il faut vous rappeler, s'il y a du courant, que, dans le cas où il est contre le vent, suivant la force relative de ceux-ci, tous les bateaux ne vont pas éviter de la même façon. Dans ce cas, il ne faut pas que les cercles d'évitage arrivent en tangence. On voit souvent, dans le cas de fort courant et de fort vent en sens inverse, les voiliers être incapables d'avoir une position stable. Vent arrière, ils arrivent à remonter sur leur mouillage. Arrivés à bout de leur ligne, l'avant est rappelé par celle-ci, et en travers l'action du courant sur les œuvres vives devient prépondérante par rapport à celle du vent sur les œuvres mortes et le gréement. Le courant va donc entraîner le bateau, qui arrive encore à bout de ligne, et sera remis dans l'axe du courant, puis vent arrière il pourra remonter le courant et ainsi de suite. Le petit manège des voisins n'étant pas forcément synchronisé avec le vôtre, il est bien évident que si les cercles d'évitage se coupent ou se tangentent, il y aura choc à un moment ou à un autre.

S'il n'y a pas de courant, on peut admettre que tous les bateaux éviteront en même temps que le vent tournera, et les cercles d'évitage peuvent alors se couper.

Mouillage vent debout.

C'est le plus fréquent. On casse l'erre du bateau vent debout pour arriver sans vitesse à l'endroit prévu pour mouiller. On peut amener les voiles d'avant dès l'aulofée, ou aussitôt après avoir jeté l'ancre. Ne pas les garder plus longtemps, car elles feraient abattre le bateau qui reprendrait de l'erre vent de travers. On filera la chaîne ou l'aussière à mesure que le bateau culera, sans le freiner, pour qu'il prenne suffisamment de vitesse pour faire tête franchement. Il est impératif de faire tête, car c'est la seule façon de savoir si l'ancre est bien crochée. Après avoir filé avec de la chaîne entre deux et trois fois le fond, on la tourne. Elle va s'allonger sur le fond, puis se tendre en stoppant la dérive du bateau. Celui-ci, qui ne dérivait pas face au vent, va être brusquement rappelé dans le lit du vent, et on va donc le voir pivoter rapidement. C'est ce que l'on appelle faire tête. Pour être plus certain que l'ancre soit bien crochée, il est bon, pendant cette opération, d'aller mettre la main sur la chaîne à l'extérieur du davier. Si elle se tend en gardant bien sa





rigidité, on ne chasse pas. Si la tension se relâche, c'est-à-dire si l'on sent la chaîne animée de petits soubresauts, c'est que le bateau chasse.

Il est bon de conserver la grand-voile pendant toute la manœuvre. Par sa prise au vent, elle aidera le bateau à dériver vite pour faire tête franchement. Si l'on chasse, on est ainsi prêt à appareiller pour remouiller.

Si l'on a encore de l'erre en arrivant au point de mouillage, ce n'est pas grave. Il suffit de faire abattre le bateau du bord opposé à celui par lequel on mouille. Ainsi, quand le bateau culera, on ne risquera pas de faire passer la chaîne sur l'ancre. Même s'il ne s'agit pas d'une ancre à jas, il y a toujours un risque que la chaîne se prenne dans une patte. Pour la même raison, il est bon d'attendre que le bateau ait déjà commencé à culer avant de mouiller, pour éviter que les premiers mètres de chaîne ne viennent se déposer sur l'ancre. Une fois que l'on a fait tête, on file la longueur de mouillage nécessaire, compte tenu de la hauteur d'eau à la pleine mer.

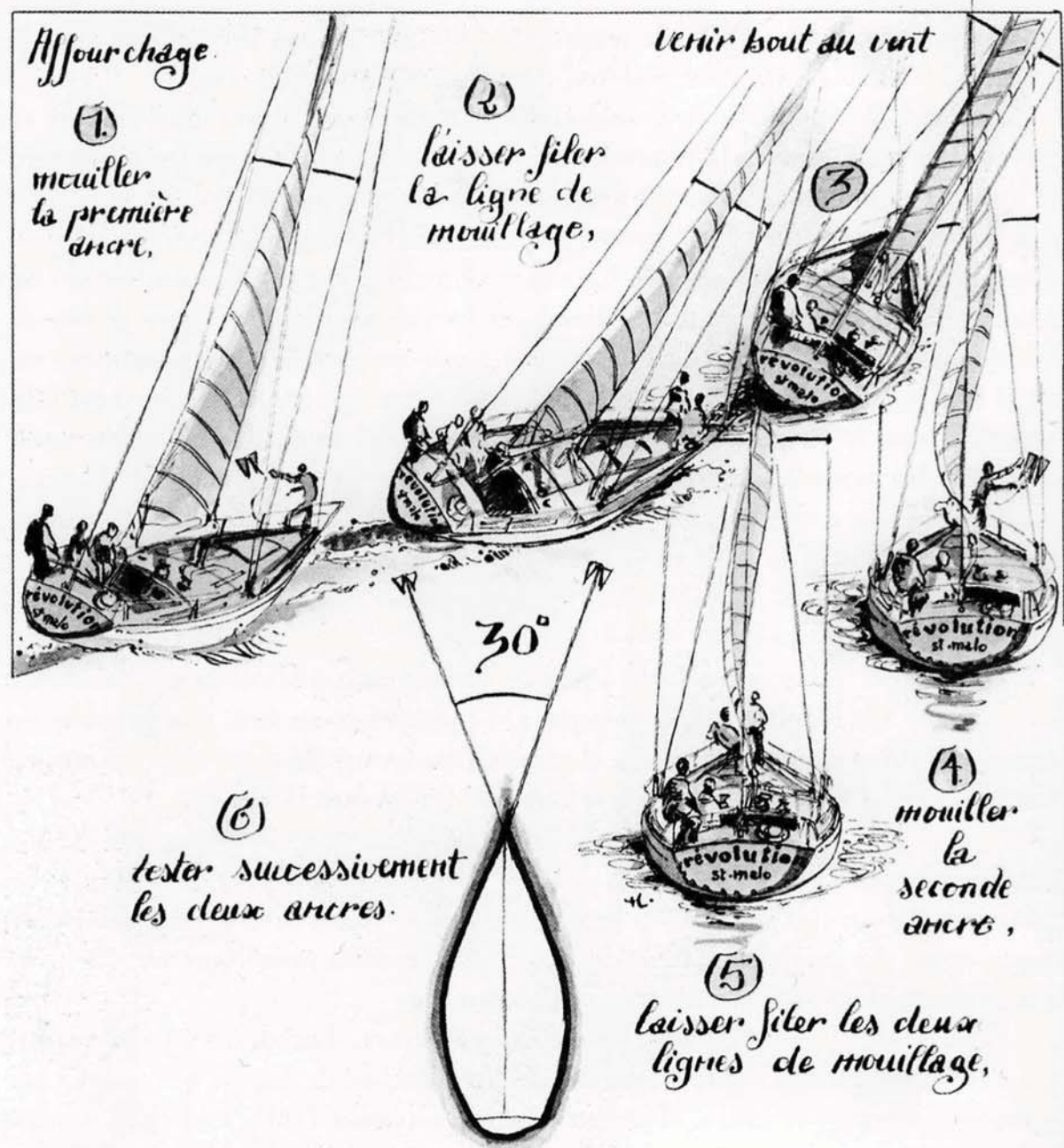
Mouillage vent arrière.

Si le vent est faible et qu'il n'y a pas de courant, on ne pourra pas faire tête en mouillant vent debout. On se présente alors vent arrière. On mouille en passant au point prévu. On file la chaîne. Juste avant de faire tête, on mettra de la barre pour faire lofer un peu le bateau, et l'on fera tête.

Affourchage.

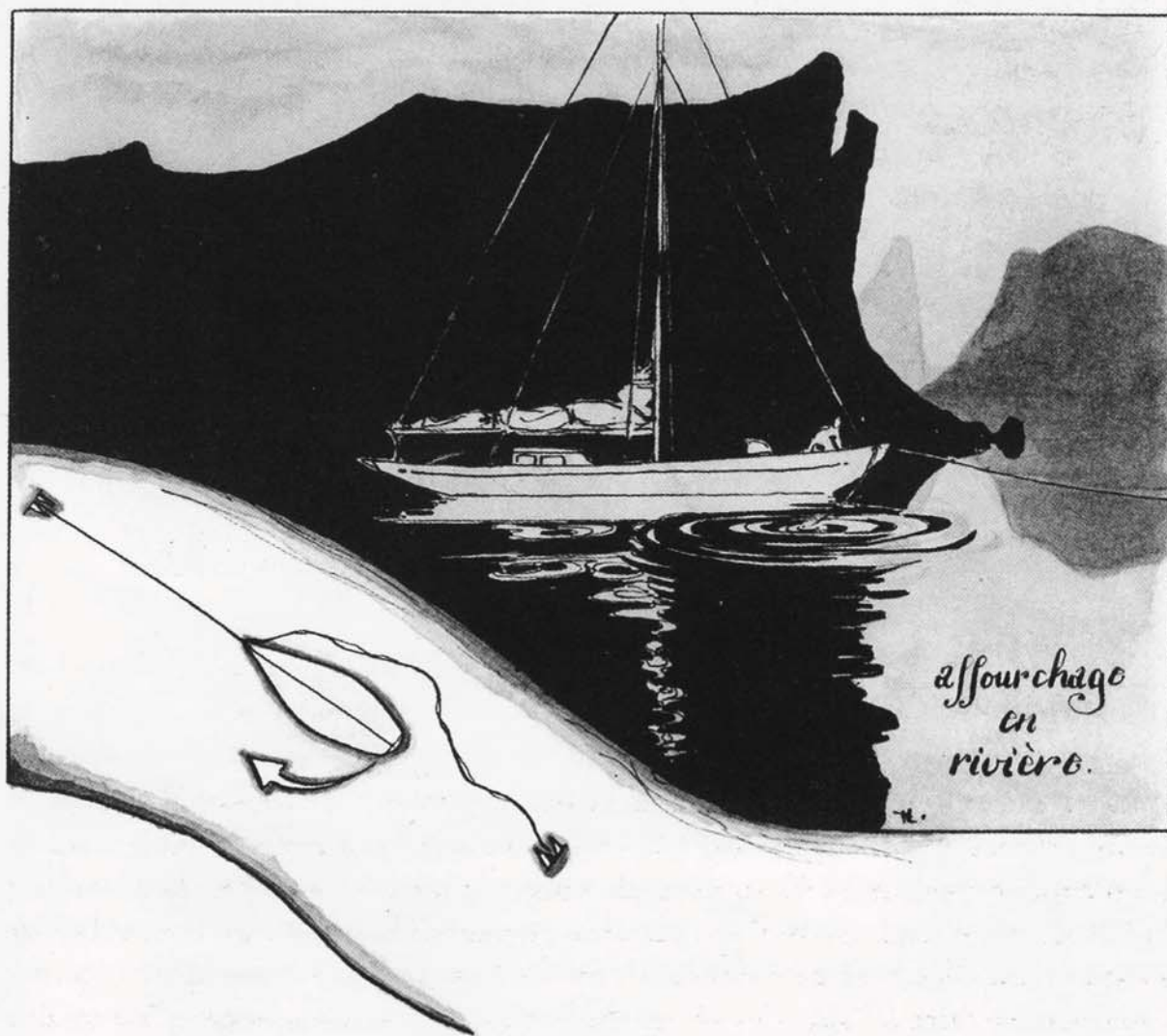
On est affourché quand on est mouillé sur deux ancres rappelant de l'avant et de directions différentes, contrairement au mouillage en barbe et au mouillage avec une ancre en plomb de sonde.

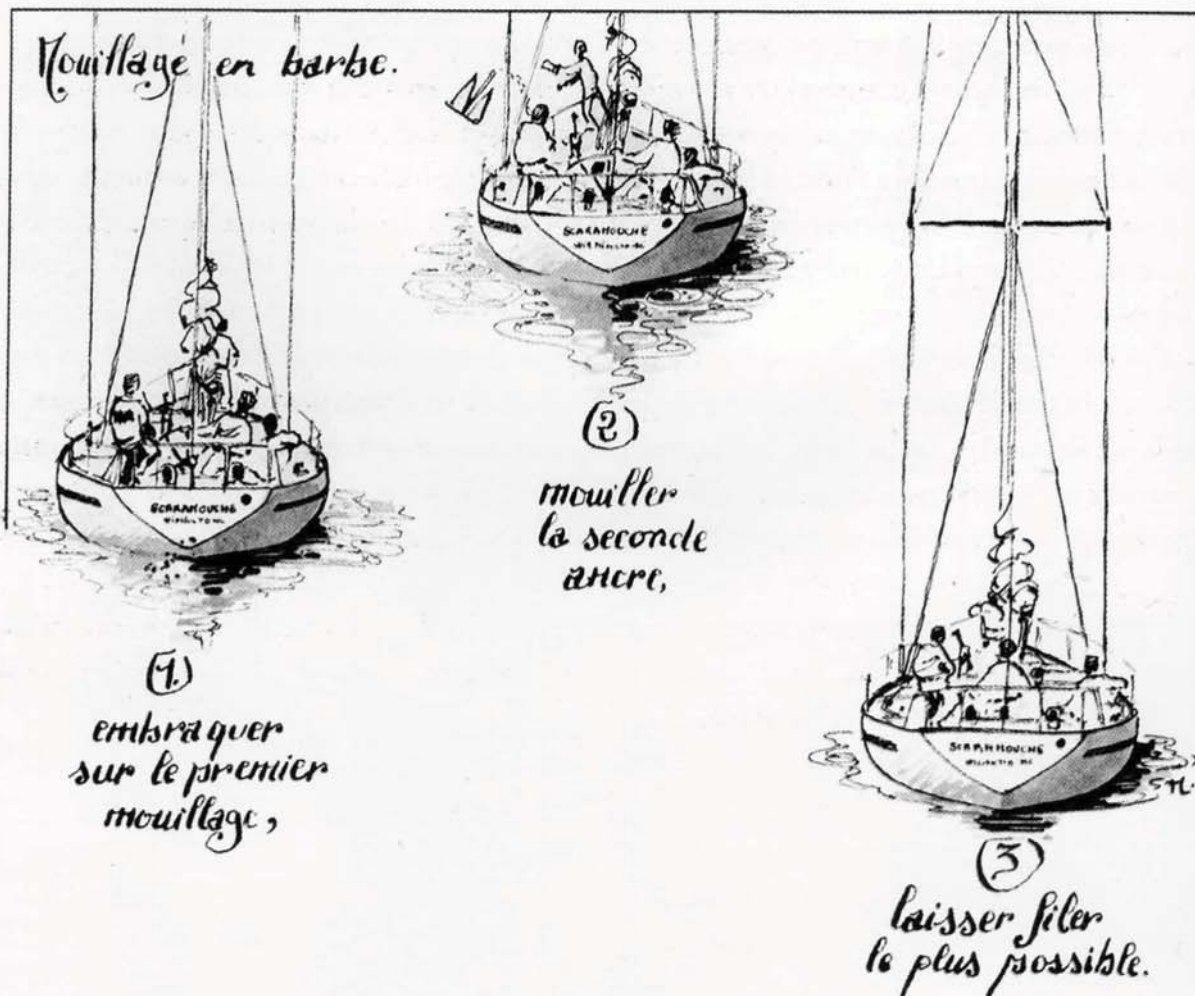
Il faudra affourcher si l'on prévoit du vent fort. Les deux ancres seront mouillées sur une ligne perpendiculaire au vent, et de façon que les lignes de mouillage fassent entre elles un angle d'environ 300° . Celles-ci seront égalisées pour travailler de façon équivalente. L'angle entre les deux lignes de mouillage limitera les embardées du bateau et ainsi les à-coups propices à faire chasser. On peut aussi affourcher pour limiter le rayon d'évitage lorsque l'on manque de place. Dans ce cas, l'angle entre les lignes de mouillage sera quelconque et sera fonction du résultat recherché. Le cas le plus fréquent est le mouillage dans une entrée de rivière, où le courant est alternativement dans un sens et dans l'autre. Les deux ancres sont alors mouillées dans l'axe de la rivière. Les deux lignes de mouillage font donc entre elles un angle de 180° . Ainsi, quel que soit le sens du courant, le bateau restera à peu près à la même place.



Comment affourcher : si l'on a décidé d'affourcher avant de mouiller, on peut le faire directement en arrivant à la voile. On laisse tomber la première ancre à un cap, en gardant suffisamment de vitesse pour aller mouiller la seconde à l'endroit voulu, en laissant filer la chaîne ou l'aussière de la première. Il faudra s'assurer qu'elles sont bien crochées en les faisant forcer l'une après l'autre. Cela peut se faire à l'aide des voiles. Si l'on est déjà mouillé et que l'on veuille affourcher pour renforcer son mouillage, dans le cas où l'on n'a pas de moteur,

il faudra aller mouiller la seconde ancre avec l'annexe. Pour cela on met l'ancre et la chaîne dans l'annexe. N'essayez pas de remorquer la chaîne : vous n'y arriverez pas. Frappez un bout à l'extrémité de la chaîne, et c'est lui qui sera filé du bord. Une fois l'ancre mouillée et la chaîne mise à l'eau, en embraquant sur le bout vous récupérerez votre chaîne. Dans le cas de l'affourchage en rivière, si le vent s'y prête, il suffit de se laisser culer au courant en filant le premier mouillage, et en l'allongeant, si besoin est, avec les bouts disponibles du bord. On peut ainsi arriver jusqu'au point de mouillage de la seconde ancre. Si l'on reste plusieurs jours à cet emplacement, il faudra de temps en temps défaire les tours faits dans les lignes de mouillage par le bateau qui, suivant le vent, n'évitera pas toujours du même côté. Comme il n'y a qu'une ligne qui travaille, il est facile de larguer celle qui est molle pour libérer les tours.





Mouillage en barbe.

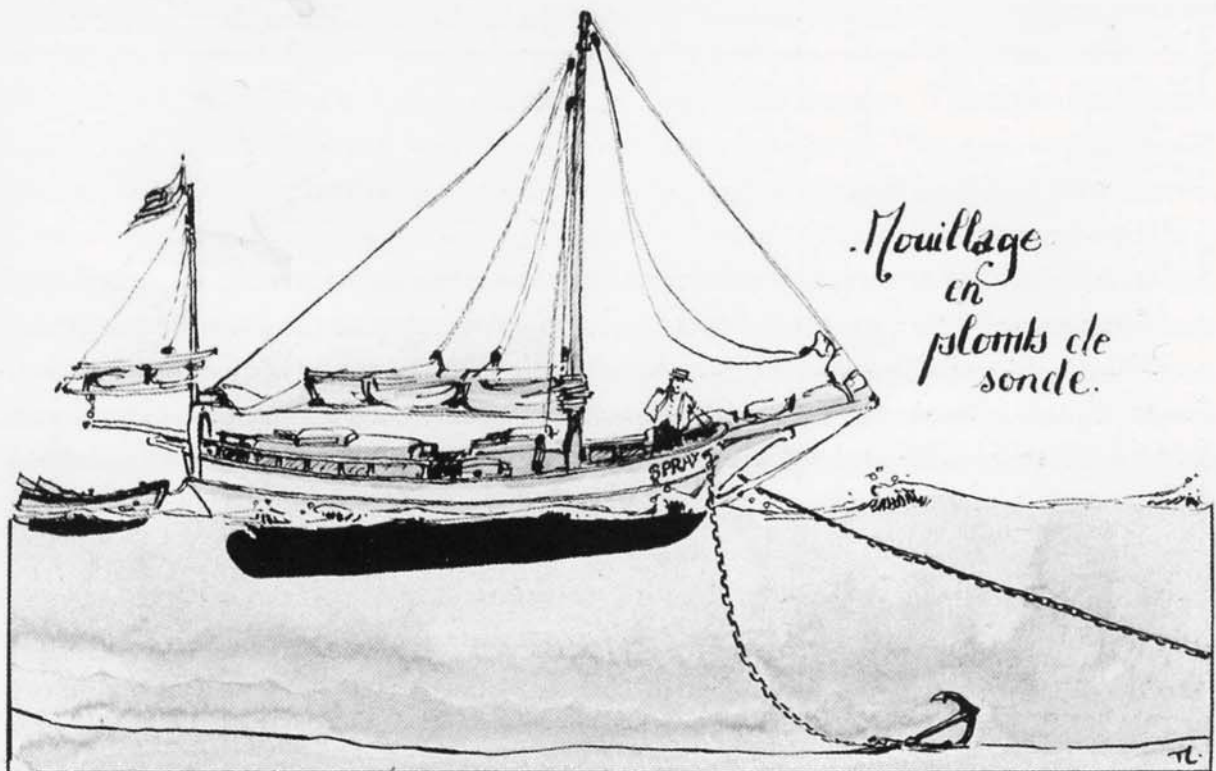
C'est un pis-aller pour renforcer son mouillage si l'on ne peut plus affourcher. Ainsi le vent peut être déjà assez fort pour empêcher d'aller mouiller la deuxième ancre avec le youyou. Si l'on a une grande longueur dehors, on peut commencer par embraquer sur le premier mouillage – mais il vaut mieux ne pas le faire, ou alors le faire avec précaution, car on risque de faire chasser l'ancre si l'on embraque trop –, mouiller alors la seconde ancre et filer les deux lignes de mouillage. Cela implique d'avoir assez de place derrière soi pour pouvoir filer une longueur suffisante pour la deuxième ancre, et de pouvoir filer suffisamment de chaîne ou d'aussière sur la première.

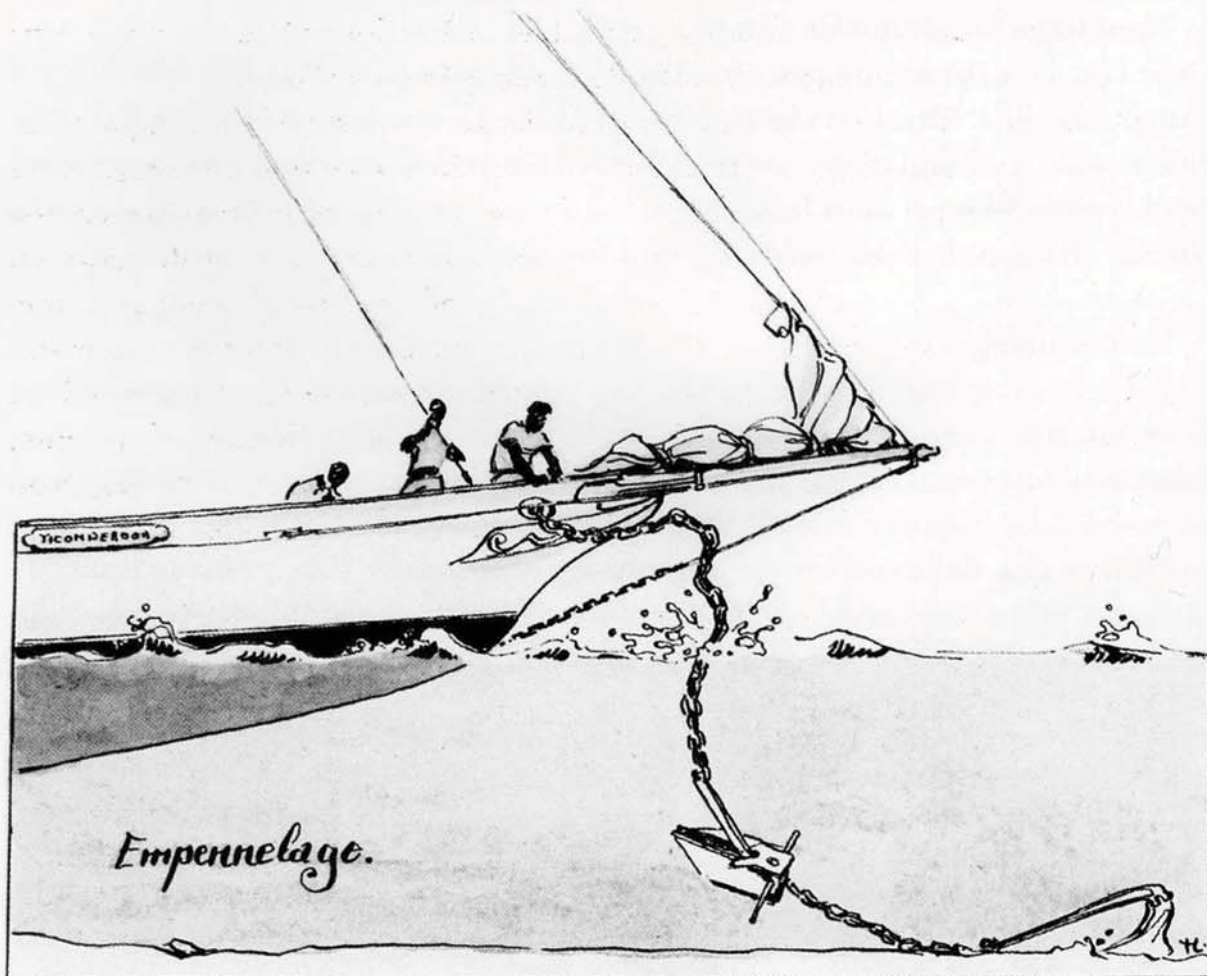
Mouillage en plomb de sonde.

Si l'on ne peut même pas mouiller en barbe, on peut toujours mouiller en plomb de sonde. On se contente de laisser la deuxième ancre à l'aplomb du nez du bateau. Cette deuxième ancre ne fera pas grand-chose, mais elle limitera un peu les embardées et ainsi les à-coups imposés au mouillage principal, qui aura plus de chances de tenir dans ces conditions.

Empennelage.

C'est le mouillage le plus solide. On met sur la même ligne de mouillage deux ancres, l'une derrière l'autre, reliées par quelques mètres de chaîne. Inconvénients : ce n'est pas facile à mouiller, et encore moins à relever. Quand on arrive à la première et qu'il faut la soulever pour la faire passer par-dessus les filières afin de la mettre sur le pont, il y a en même temps tout le poids de la chaîne et de la seconde ancre à soulever. Si celles-ci sont lourdes (cas d'un bateau assez gros), on ne peut plus faire cette manœuvre à la main. Il faut soulager l'ancre avec une drisse.





Recommandations.

Ne pas oublier que votre voisinage ne sera pas très apprécié si, ayant mal mouillé, vous venez heurter à l'évitage les bateaux qui se trouvaient sur place avant vous. Si vous vous apercevez immédiatement que l'évitage est trop juste, il vaut mieux appareiller sur-le-champ. En revanche, s'il suffit, pour être bien, de déplacer votre ancre de quelques mètres seulement, vous pouvez dans ce cas aller avec l'annexe mouiller une ancre légère à l'endroit voulu. Vous dérapez la première, vous vous déhalez sur la petite, et quand elle est dérapée, vous remouillez la première. Il est préférable de faire cette manœuvre sur-le-champ que d'avoir à appareiller, quelquefois en pleine nuit, après avoir réveillé les voisins.

Pour être sûr de ne pas perdre ses ancres, on peut leur frapper sur le cul un orin avec une bouée. Il faut toujours prendre cette précaution si l'on mouille

sur des roches ou sur des fonds susceptibles d'être jonchés de vieux débris lourds. Si l'ancre est engagée, il suffit de la récupérer par l'orin.

En mouillage forain, si le vent vient du large, ne pas hésiter à appareiller dès le premier signe d'aggravation du temps. Même avec une bonne quantité d'ancres, empenelées, affourchées, en barbe et des kilomètres de chaîne dehors, je ne pense pas qu'étaler un bon mauvais temps venant du large en rade foraine soit une situation bien enviable. Quelle que soit la confiance que l'on puisse avoir dans son matériel, l'éventualité de le voir casser et de voir son bateau immédiatement broyé par la mer qui déferle sur la côte derrière soi est une perspective qui doit faire vieillir de quelques années. Ne pas oublier que, lorsque la situation deviendra intenable, il sera, dans beaucoup de cas, trop tard pour pouvoir appareiller et il n'y aura plus qu'à attendre en souhaitant que tout tienne.

Lorsque l'on arrive au mouillage, il est important de penser que le vent peut tourner et venir du large. Il faudra donc mouiller suffisamment loin de la côte pour avoir un minimum d'espace pour appareiller avec du vent du large.

Un soir, avec *Pen Duick III*, nous mouillons à Ouvéa. Cette île fait partie de l'archipel des Loyautés, dans l'est de la Nouvelle-Calédonie. C'est un atoll, mais dont le lagon est très grand ouvert sur le large de tous les côtés, sauf sur les parties sud et est. Là, deux longues bandes de terre forment deux îles presque accolées. Ailleurs, les limites du lagon, qui est très vaste, sont marquées par quelques îlots. À l'abri des deux grandes îles, on est donc très bien par vent de sud-est, mais il n'y a plus d'abri par des vents venant d'autres directions. Nous mouillons donc par vent de sud-est, sous le vent de l'île sud, orientée est-ouest. Tout le long de ces îles, côté lagon, la plage descend en pente très douce. Comme annexe, nous n'avions qu'un pneumatique propulsé à la pagaie, allant très lentement, surtout contre le vent. Aussi je mouillai dans le minimum d'eau pour ne pas avoir un trop long trajet à faire avec l'annexe. Eh bien, même dans ce pays où le vent de sud-est souffle la plupart du temps, car c'est l'alizé, on ne peut être sûr de rien. Dans la nuit, le vent est passé au nord, avec une force suffisante pour lever un bon clapot, et nous avons été réveillés par les secousses de la quille talonnant sur le sable, dans le creux des petites vagues. Il n'y avait plus qu'à appareiller. Mais nous n'avions aucun espace de manœuvre. Dès que l'ancre fut dérapée, nous étions échoués, parallèlement à la plage. Nous avons pu partir, mais c'est une autre histoire...

Enfin, avant de mouiller, assurez-vous toujours que l'aussière (ou l'extrémité de la chaîne) est bien amarrée. On se trouve vraiment bête quand toute la ligne de mouillage a filé par le fond.

Accastillage pour les mouillages et amarrages

À partir de 12-13 mètres, tout bateau doit avoir à l'avant :

a) Deux solides taquets d'amarrage. Trop de bateaux n'en ont qu'un, et l'on est alors souvent handicapé car l'on a plusieurs amarres sur le même taquet. Ils doivent être gros : on a souvent besoin d'y tourner plusieurs amarres, quelquefois grosses, l'une par-dessus l'autre.

b) Deux bons chaumards bien arrondis pour ne pas user les aussières.

c) Au minimum un davier ou deux, ce qui est mieux pour pouvoir mouiller deux chaînes.

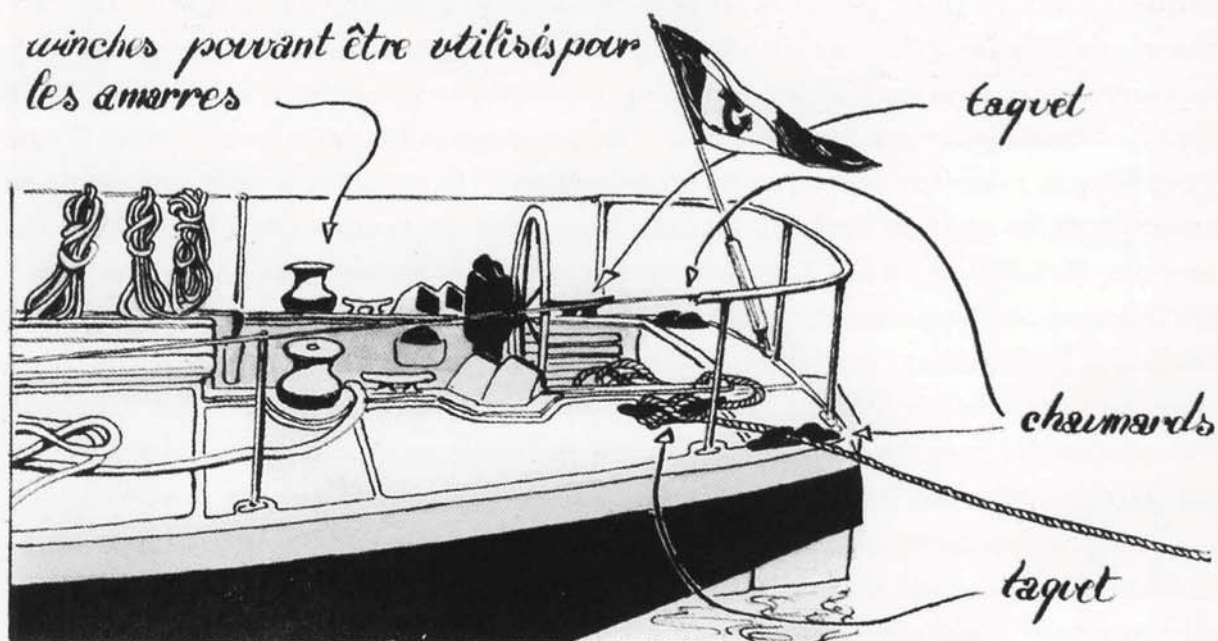
À l'arrière :

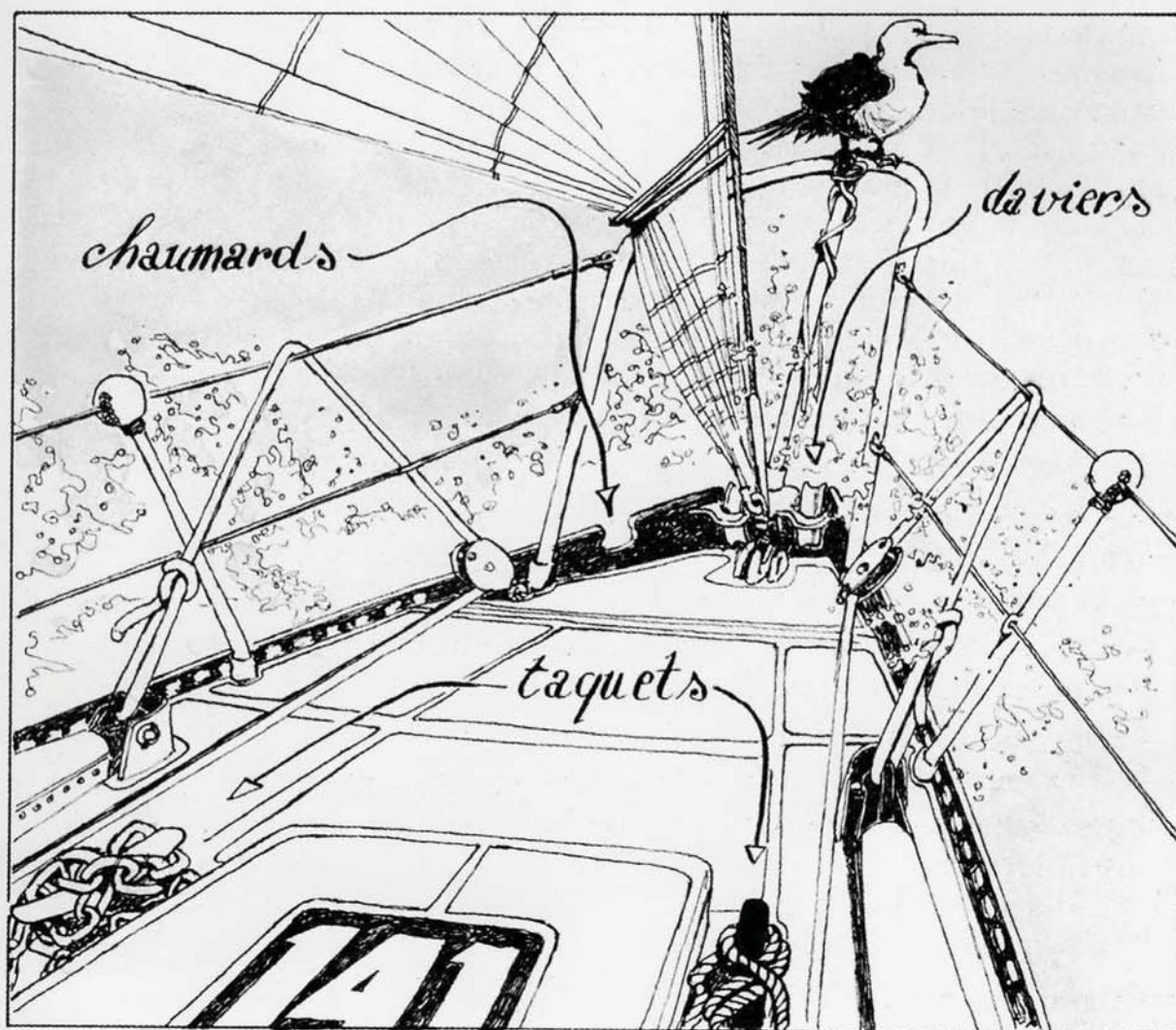
a) Deux bons chaumards.

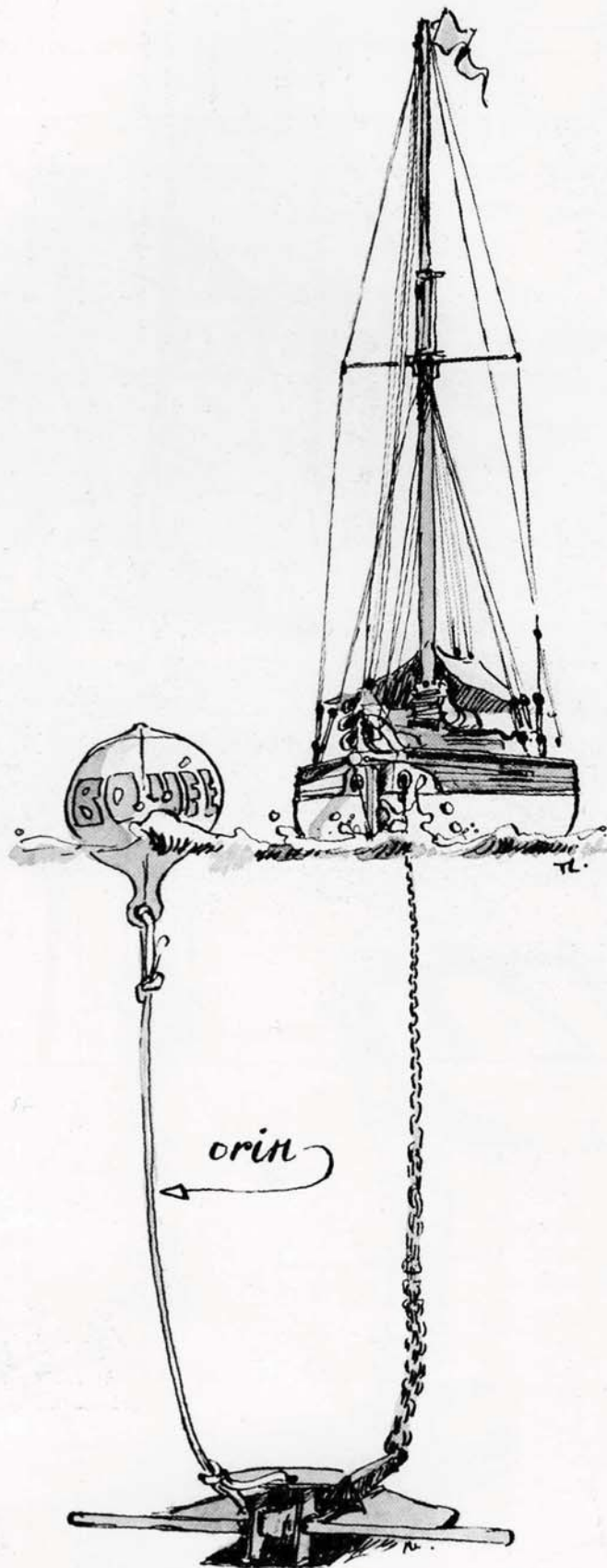
b) Deux forts taquets d'amarrage, à moins que les winches du cockpit puissent servir à cet effet.

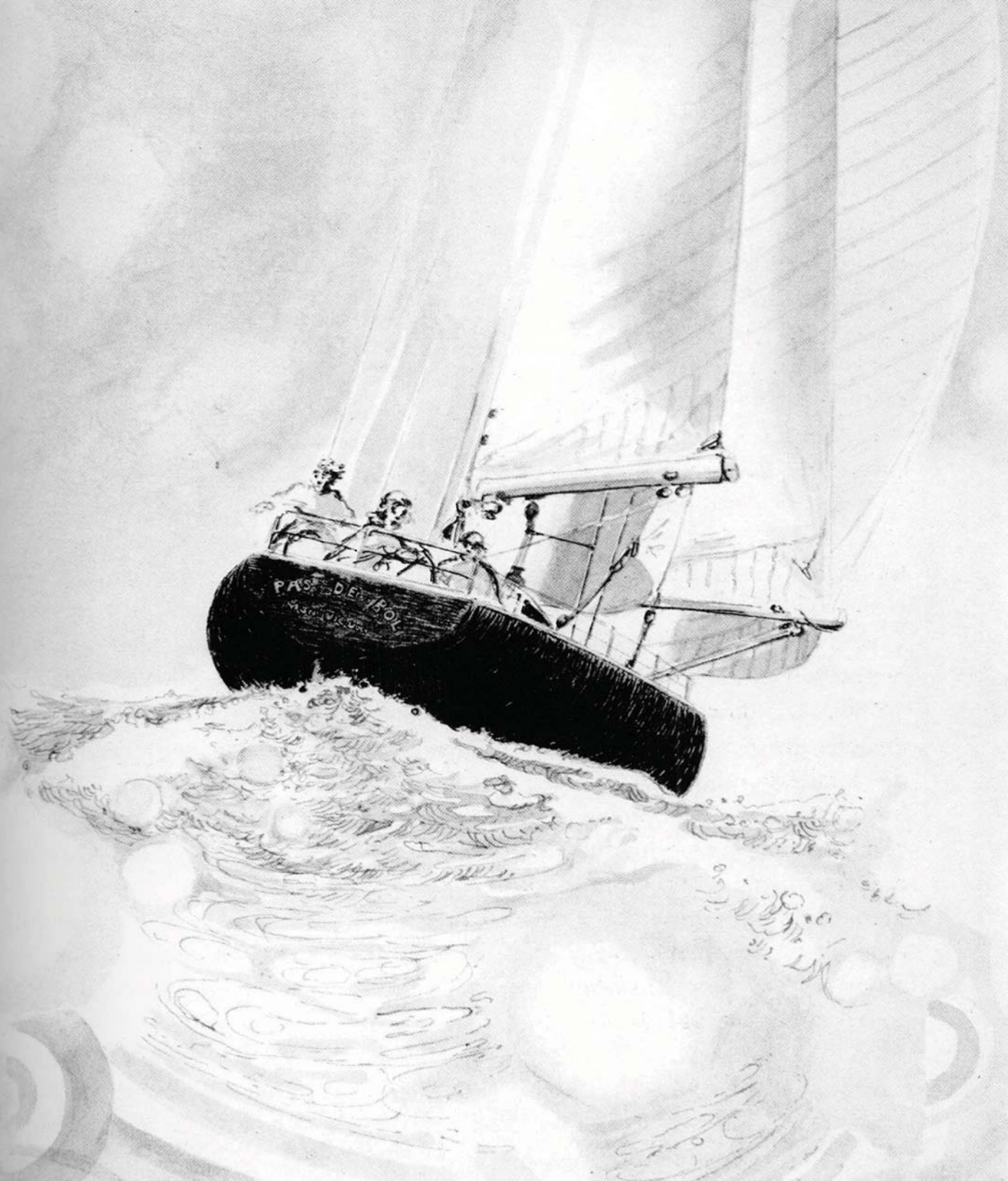
Faut-il un guindeau ? À bord de bateaux destinés à naviguer avec un équipage nombreux, ce n'est pas la peine de s'en encombrer. À plusieurs, à la main l'ancre sera plus rapidement à bord qu'avec un guindeau. Si jamais l'ancre est engagée, il est facile de faire arriver l'aussière ou un bout frappé sur la chaîne à un gros winch.

Si le bateau doit naviguer avec des équipages très réduits, un bon petit guindeau sera utile. L'ancre sera remontée lentement, mais elle montera.









manoeuvre d'homme à la mer

MANŒUVRE D'HOMME À LA MER

Le premier principe est de garder son sang-froid, de façon à effectuer la manœuvre dans l'ordre et avec méthode.

1. Lancer la bouée avec la perche de signalisation, s'il y en a une à bord.

2. Affecter un équipier à la surveillance de l'homme à la mer. Il ne devra en aucun cas le quitter des yeux car rien n'est plus dur à repérer qu'un petit point au milieu des vagues quand on l'a perdu.

3. En même temps que 1 et 2, le barreur viendra rapidement vent de travers par rapport au vent vrai.

4. Courir ainsi quelques longueurs de bateau, puis venir vent arrière.

5. Empanner, puis lofer au vent de travers en visant un point sous le vent de l'homme.

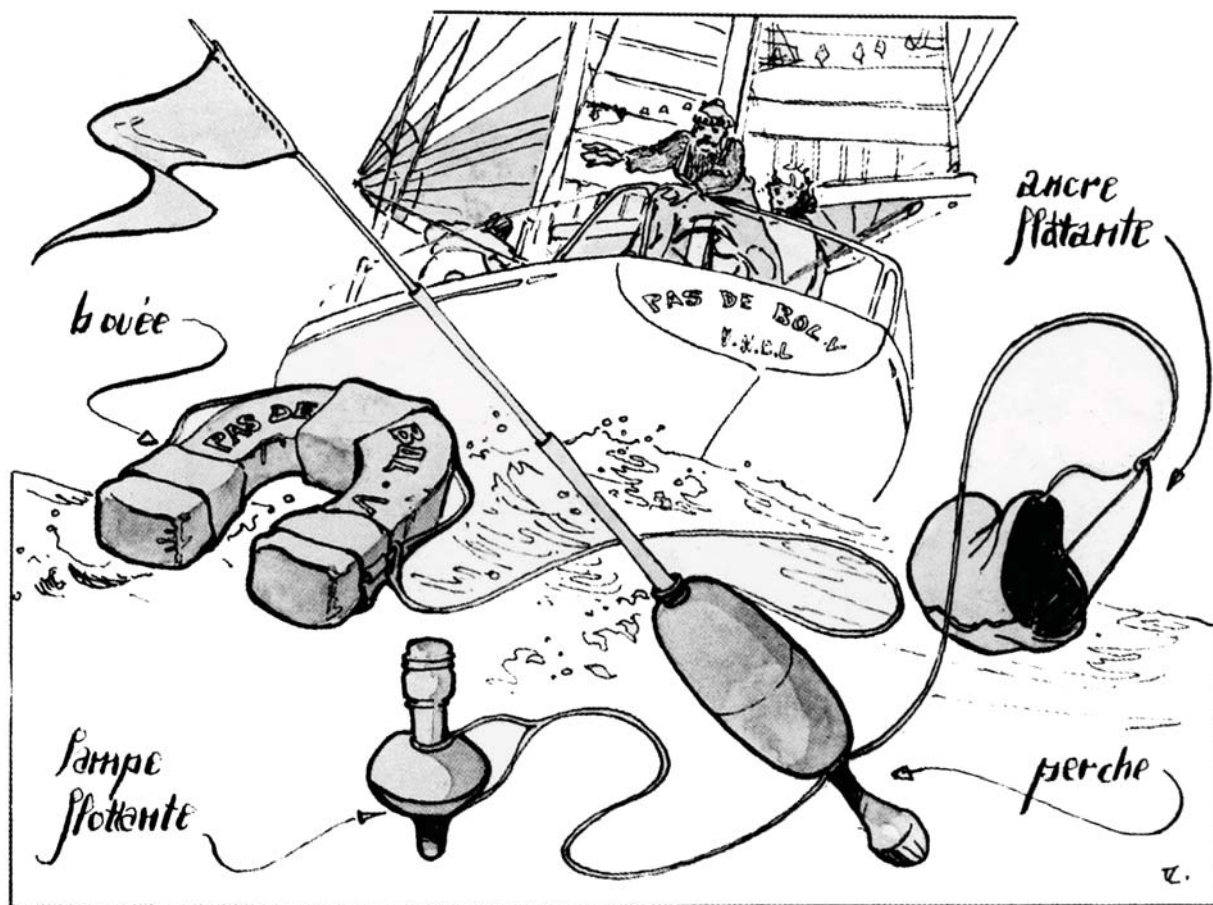
6. Venir vent debout sans viser l'homme, il faut l'avoir dépassé un peu.

On estime une branche plus courte que celle nécessaire pour s'arrêter. Ainsi on dépassera l'homme.

7. Virer en gardant le foc à contre, pour se trouver à la cape au vent de l'homme. On dérivera ainsi vent de travers sur l'homme, en jouant sur l'écoute de grand-voile si nécessaire.

Il ne faut pas arriver sur l'homme vent debout, car on risque de le tuer ou de l'assommer d'un coup d'étrave, dans le tangage. Il est bon de terminer la manœuvre à la cape au vent de l'homme, car, le bateau gîtant vers lui, il sera plus facile de le remonter à bord. On a vu plusieurs fois le cas d'hommes incapables de remonter à bord, même avec l'aide de l'équipage.

Avec des équipiers sportifs, il n'y a pas de problème, mais dans le cas d'équipages physiquement délabrés, il faut s'attendre à ce qu'ils ne puissent pas hisser à bord un homme corpulent et sans force. Il faudra donc, sans perdre son temps en s'épuisant bêtement, prendre une drisse (celle de spinnaker sera la plus adaptée) et la crocher dans le harnais de l'homme s'il en porte un, ou à un bout qui lui aura été amarré sous les bras. Il faudra alors qu'il ait quand même la force de garder les bras vers le bas pour empêcher le bout de glisser. Il sera ensuite hissé au winch. On peut aussi lui envoyer la chaise de calfat s'il

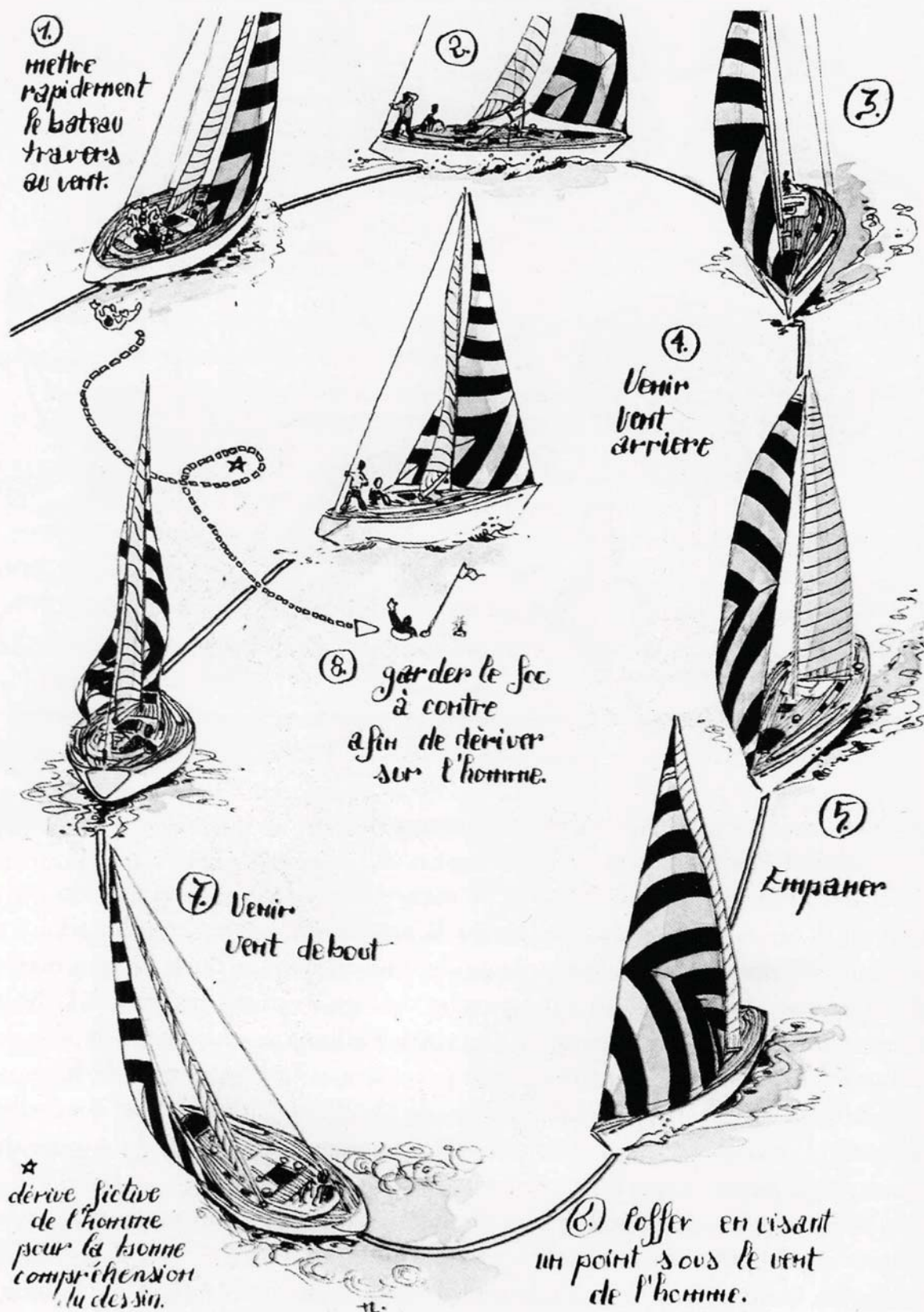


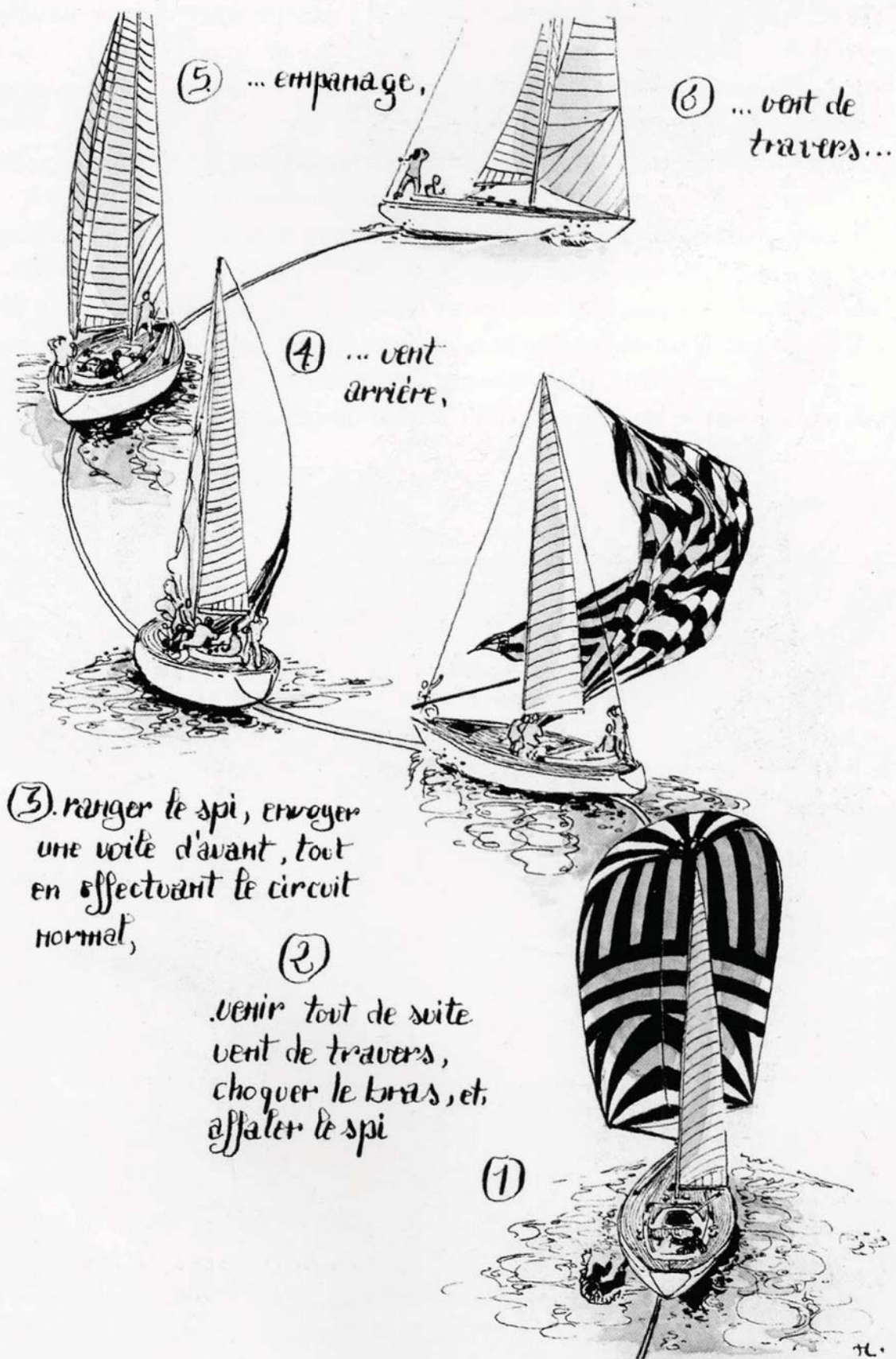
peut la passer sous ses pieds pour s'asseoir dessus, ce qui exige d'être assez à l'aise dans l'eau.

Il est très important, durant la manœuvre, de toujours savoir où est l'homme. Si on le perd de vue, on ne le retrouvera peut-être plus, dans une mer un peu creuse. Il est donc très souhaitable d'avoir à bord un bon matériel de marquage : pour le jour, une perche de signalisation amarrée à la bouée, pour la nuit, une lampe puissante flottante à allumage automatique, elle aussi amarrée à la bouée. Il faut du temps pour lancer la bouée, et si le bateau va vite, elle va tomber à quelque distance de l'homme. Si le vent est fort, elle va dériver plus vite que lui, et il ne pourra pas nager vers elle. On lui ajoute donc encore une petite ancre flottante pour limiter sa dérive.

La manœuvre peut être ratée. Mais on passera quand même à quelques mètres de l'homme. Il faut donc avoir un bout prêt à être envoyé si le naufragé peut s'en saisir et a la force de le tenir ; on pourra ainsi le ramener le long du bord sans avoir un tour à refaire.

Le cas le plus embêtant est évidemment vent arrière, avec de la brise sous





spinnaker. On parcourrait trop de chemin si l'on attendait d'avoir amené le spi pour lofer. On choquera tout de suite le bras du tangon pour l'amener sur l'avant, et en même temps l'homme de barre va venir vent de travers. On amènera alors le spi, on rangera le tangon et l'on hissera de nouveau une voile d'avant, de façon à pouvoir prendre la cape en final. Pendant ce temps, on aura effectué le petit circuit normal : vent arrière, empannage, vent de travers.

Il faudra s'entraîner à la manœuvre d'homme à la mer, en s'exerçant à revenir sur une bouée lancée à la mer. Il faudra l'avoir faite même par mauvais temps, de façon à ne pas être surpris et être stoppé trop court en final. Vent debout, par vent frais et mer agitée, on sera surpris par la courte distance d'arrêt. Malheureusement, par mauvais temps, on hésitera à s'entraîner ainsi et finalement on ne le fera pas, ce qui est bien dommage.

